ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică septembrie 2019 numărul 9 (128)

Specializați în detectarea manipulării tahografului

Un sediu nou, aproape de clienți

130 de Mercedes-Benz Citaro Hybrid, în București

DRIVE TEST RENAULT TRUCKS
Noua realitate

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

ECONOMIE ȘI PERFORMANȚĂ CU I-SAVE

* Cifrele de consum au la bază comparația dintre motorul D13TC step D cu pachet I-Save și D13 step D fără I-Save.

până la 7%*

Obținerea unui echilibru între economia de combustibil, manevrabilitate și performanță nu a fost o sarcină ușoară. Până acum! Cu **Volvo FH cu I-Save,** puteți reduce consumul de motorină și Adblue, fără a compromite nici productivitatea, nici bucuria de a conduce. Puternicul motor D13 cu tehnologie **Turbo Compound** produce un cuplu suplimentar de 300 Nm la turații reduse, ceea ce permite creșterea vitezei medii fără a mări consumul. Acesta este Volvo FH cu I-Save:

MOTOR: D13 TC echipat cu pistoane cu interior brevetat - versiuni de 460 CP (2.600 Nm) și 500 CP (2.800 Nm)
TRANSMISIE: I-SHIFT cu software optimizat pentru transporturile de cursă lungă
I-SEE: folosește hărți noi, analizează topografia, adaptează treptele de viteză, frâna de motor
NOI PUNȚI SPATE: caracterizate de fricțiune scăzută și o înaltă eficiență a consumului
OPRIRE MOTOR LA RALANTI: oprește automat motorul după 2,5 minute
I-CRUISE CU I-ROLL: reglează viteza pentru a reduce consumul de combustibil
SERVODIRECȚIE: pompă cu debit variabil

Cu **I-Save**, cu cât rulați mai mult, cu atât economisiți mai mult motorină și Adblue.
Mai multe detalii pe **www.volvotrucks.ro** sau contactați reprezentanții de vânzări Volvo Trucks.

VOLVO FH CU I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

A fi... sau nu contează?

Firma x merge foarte bine, însă, pentru firma y, anul acesta a adus scăderi importante. Ciudat, mai ales că ambele firme deservesc aceeași industrie...

Toată lumea spune că 2019 este un an impredictibil și iată că încep să apară primele date care să cuantifice mișcările din piață.

Înmatriculările de autoturisme noi în Uniunea Europeană pe primele șase luni ale anului sunt grăitoare.

Autoturismele cu motorizare diesel sunt în cădere liberă, înregistrând -17,2% față de primul semestru al anului trecut. Asta înseamnă, deja, criză profundă, mai ales că discutăm de mașinile care, nu demult, erau cele mai populare. Și totuși...

Autoturismele pe benzină au înregistrat o creștere de 2,5%. Lucrurile se încadrează, în acest caz, într-o logică a creșterii sustenabile...

Ce credeți că se întâmplă cu vehiculele cu propulsie alternativă? Creșterea este explozivă, +27,5%, iar cele electrice au decolat cu o creștere de peste 90%.

Veți spune că această creștere nu înseamnă prea mult, pentru că numărul lor este, încă, redus... Însă lucrurile nu mai stau așa. În primele șase luni, au fost înmatriculate, în UE, peste 720.000 de autoturisme cu propulsie alternativă. Este clar, suntem în plin boom economic!

Totuși, dacă privim lucrurile la modul general, în primele șase luni, în UE, avem o scădere de 3,1% a înmatriculărilor. Îngrijorător, sau doar o ajustare a opțiunilor cumpărătorilor și, implicit, a producției? Ca un fapt divers, în România, ca de obicei, lucrurile sunt pe dos, înregistrându-se, în primul semestru al acestui an, cea mai mare creștere din UE, +19,2% (pe mine asta mă îngrijorează cel mai mult).

Industria auto are un impact major asupra transporturilor și logisticii și a economiei, în general. Având aceste cifre în față, putem trage o concluzie clară? Evident, nu!

Problema mai gravă pare să vină din altă zonă, aceea a percepției investitorilor. Iar aici țara noastră nu a excelat niciodată și, mai mult decât atât, trece printr-o perioadă în care încrederea în economia românească se deteriorează.

Cum ar trebui să reacționeze transportatorii și logisticienii? Mai dau niște oameni afară, reduc investițiile, amână planurile de dezvoltare, trag de camioanele vechi... chestii de bun simț, atunci când te pregătești de criză. Că, până la urmă, o veni și criza aia mult așteptată.

Îmi tot revin în minte cuvintele unui antreprenor: „Contează ce crezi, ce gândești și ce simți!”. Nu are timp pentru știri apocaliptice și nu supra-analizează statisticile. Pur și simplu, se concentrează pe aspectele care contează pentru activitatea lui. Trebuie să înlocuiască două camioane, are un post liber de dispecer și caută persoana potrivită și, mai ales, caută un director de transport bun. Îl caută de câțiva ani, dar acum simte că are mari șanse să îl găsească.

El crede că a fi antreprenor înseamnă să te zbați atunci când ceilalți sunt inactivi și să stai liniștit atunci când ceilalți se îngrijorează.

M-a atras modul în care a „actualizat” celebra întrebare a lui Shakespeare – „a fi, sau a nu fi?” – în „contează, sau nu contează?”

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

ZIARUL ZMGA

SUMAR

ȘTIRI 6, 8

ACTUALITATE

- Pachetul Mobilitate 1, în trialog? 10-12
- Specializați în detectarea manipulării tahografului 14-18
- Atacuri din interior 46-50
- Ultimul lot al Centurii București Sud, contractat 52-53

CAMIOANE ȘI SERVICII

- Crafter, acum și electric 20-21

- Parteneriat strategic între CNH Industrial și Nikola Corporation 22-23

- MERCEDES-BENZ Cartrans Preda mizează pe noul Actros 24
- DRIVE-TEST RENAULT TRUCKS Transporturile într-o nouă realitate 26-29

- VOLVO TRUCKS 60 de ani de vieți salvate 30-31

- FORD TRUCKS „Ne-am dorit o mașină fără electronică” 32-33

- Soluția Olympus Spedition pentru reducerea pierderilor 38-39

PIAȚĂ ȘI COMPANII

- Saving la asigurări?! 34-35
- CLIENȚI versus ȘOFERI 36
- Poți să faci Turcia cu camioane noi? 44-45

CONSULTANȚĂ

- Știm cum să ne cunoaștem șoferii? 40-41
- Curățenia de toamnă în finanțele tale 42-43

ANTICORUPȚIE

Drum cu prioritate... spre INTEGRITATE! 54

ȘTIRI 56-57

LOGISTICĂ

- STILL ROMÂNIA Un sediu nou, aproape de clienți 58-59

- Intervenții umanitare, în Siria și Yemen 60-62

ȘTIRI 64

ACTUALITATE

- Taxă de acces, în București 65
- Trotinetele electrice, legale? 69
- Codul rutier, modificat: fără telefon la volan 70

AUTOBUZE ȘI SERVICII

- 130 de Mercedes-Benz Citaro Hybrid, în București 66-67

- 20 de Karsan Jest pentru Galați 68

INEDIT

Cetatea Rupea 72-73

ÎNTREBAREA LUNII

Despre soluții telematice 74

hankook
driving emotion

SMART WORK TM15

Anvelopa pentru semiremorca pentru aplicatii On&Off

Dimensiuni disponibile
385/65R22.5

BE ONE WITH IT

Be one with your tires, and the road will be one with you.

Global Partner | Realmadrid

www.hankooktire.com

CUGETARE

„Indiferent ce crezi, că poți sau că nu poți, în orice caz, ai dreptate.”
Henry Ford

5 PUNCTE FIXE NOI DE CONTROL ROVINIETĂ

CNAIR a instalat 5 noi camere video fixe, pentru depistarea șoferilor fără rovinietă, în zona punctelor de trecere a frontierei (PTF) Calafat, Nădlac, Turnu, Săcuieni și Valea lui Mihai. În acest fel, numărul punctelor fixe de control a ajuns la 87, pe întreaga rețea de drumuri naționale și autostrăzi. Pentru a-i identifica pe șoferii care circulă fără rovinietă, CNAIR mai utilizează, pe lângă camerele video fixe, 14 camere video mobile, distribuite pe întreg teritoriul național. Prin intermediul camerelor video, sunt înregistrate autovehiculele care circulă fără achitarea rovinietei, iar șoferii sunt amendați, în baza OG 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a

infrastructurii de transport rutier. Punctele de control fac parte din SIEGMCR, sistemul informatic deținut de CNAIR. Totodată, controlul existenței și al perioadei de valabilitate a rovinietei poate fi efectuat și de către personalul împuternicit al Inspectoratului General al Poliției Române, al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) și al CNAIR (în puncte de trecere a frontierei).

EXPORTURI DE 40,7 MLD. EUR, ÎN 7 LUNI

Exporturile românești au fost de peste 40,7 miliarde de euro, în primele 7 luni din acest an, însă importurile au depășit 50 de miliarde de euro, informează Institutul Național de Statistică (INS). Ritmul de creștere al exporturilor a fost de 2,1%, în timp ce importurile au urcat cu o viteză aproape triplă, de 5,8%, comparativ cu perioada 1 ianuarie-31 iulie 2018, urcând deficitul comercial la 9,5 miliarde de euro. Ponderi importante în structura exporturilor și importurilor sunt deținute de grupele de produse: mașini și echipamente de transport (48% la export și 37,2% la import) și alte produse manufacturate (32,2% la export și respectiv 30,4% la import).

ROMÂNIA, PRIMA DIN UE LA DECESE RUTIERE

Bulgaria are cea mai mare rată de accidente rutiere mortale din Uniunea Europeană, însă România o întrece la mortalitatea în rândul pietonilor în coliziuni rutiere, potrivit celor mai recente date ale Eurostat, publicate de TISPOL. Astfel, Bulgaria are 64 de decese la 1 milion de locuitori, aproape de 6 ori față de cea mai mică rată, cea a Maltei – cu doar 11 decese la 1 milion de locuitori. Cu toate acestea, Bulgaria, împreună cu Estonia, au cea mai mică rată de deces din UE în rândul motocicliștilor. Astfel, niciun motociclist nu a fost ucis în 2016 sau 2017, anii vizați de cifrele Eurostat. România are cea mai mare rată de decese în rândul pietonilor în coliziunile rutiere (37 de decese la 1 milion de locuitori), precum și cel mai mare număr de biciclişti uciși în coliziuni rutiere ca proporție a populației (10 decese la 1 milion de locuitori).

E-COMMERCE-UL, LA MAXIMUL ISTORIC

Cifra de afaceri a comercianților de produse electro-IT&C locali a crescut cu 8% în 2018 față de anul anterior și cu 37,6% față de 2014, iar, pentru anul în curs, specialiștii KeysFin estimează un avans de 7,5%, astfel că piața va depăși 36 de miliarde de lei – un maxim istoric. Principalii jucători din piață, în funcție de cifra de afaceri realizată în 2018, sunt Samsung Electronics România, cu 4,6 miliarde de lei (13,5% din total), Dante International (eMAG) – 4,2 miliarde de lei (12,5% din total) și Altex România – 3,6 miliarde de lei (10,5% din total). Cel mai mare avans, față de anul precedent, în rândul retailer-ilor, l-a avut eMAG, a cărui cifră de afaceri a crescut cu aproximativ 28% față de 2017, această creștere reprezentând un semnal clar al potențialului cumpărăturilor online din România, conform KeysFin.

„BOMBE” PE ȘOSELE

Registrul Auto Român a verificat în trafic 33.508 autovehicule, în primele 6 luni ale anului, în toată țara, iar la 15.235 dintre ele (45,47%), inspectorii au constatat deficiențe tehnice majore și/sau periculoase, acestea fiind declarate neconforme. Totodată, peste 1.700 dintre vehiculele verificate prezentau pericol iminent de accident. Cele mai des întâlnite deficiențe tehnice au fost la instalația electrică de iluminare și semnalizare (26,73%), emisii poluante (21%), punți, jante, anvelope și suspensie (11,56%), vizibilitate (12%), precum și la sistemele de frânare (4%) și direcție (1,5%). Aproximativ 2% dintre vehicule prezentau probleme legate de inspecția tehnică periodică (ITP fals, expirat sau anulat). Au fost aplicate aproape 11.000 de amenzi și au fost retrase 8.689 de certificate de înmatriculare.

International Alexander HOLDING

» FTL Transport

» Web Platform

» Integrated Logistics in Customer Factories

» Real Estate

»Professional washing crates machine

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation

» Express Transport

» Distribution
» Warehousing
» Groupages

» Air & Sea Transport

» 4PL Integrated Services

» Service & Recovery

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

DIESEL-UL CONTINUĂ SĂ PIARDĂ TEREN

În prima jumătate a anului 2019, în UE, comparativ cu perioada similară din 2018, înmatriculările de autoturisme noi cu motoare diesel au scăzut cu 17,2%, totalizând 2,5 milioane de unități, în timp ce autoturismele cu motoare pe benzină au înregistrat o creștere de 2,5%, atingând valoarea de 4,8 milioane de unități.
Înmatriculările de vehicule noi cu propulsie alternativă au crescut cu 27,5%, înregistrând 724.599 de unități, din care autovehiculele 100% electrice 125.344 de unități, reprezentând o creștere de 90,9 % față de primele 6 luni din 2018. Cele mai multe vehicule electrice noi au fost înmatriculate in Germania (31.159 de unități, +80,1%), Franța (21.007, +46%) și Olanda (20.050, +111,2%). Norvegia continuă să rămână pe primul loc în Europa la înmatriculările de vehicule electrice noi, cu un volum de 35.200 de unități înmatriculate în primele 6 luni din 2019.

În România, înmatriculările de autoturisme noi cu motoare diesel au scăzut cu 20,9% comparativ cu perioada similară din 2018, atingând un volum de 20.726 de unități, în timp ce numărul celor cu motoare pe benzină a crescut cu 48,9%, ajungând la 46.929 de unități. Comparativ cu prima jumătate a anului 2018, înmatriculările de autoturisme noi cu propulsie alternativă (inclusiv cele electrice) au crescut cu 68,4%, atingând 3.965 de unități. În primele 6 luni din 2019, au fost înmatriculate, în România, 456 de vehicule electrice noi, în creștere cu 53,5%, în timp ce înmatriculările de autoturisme noi cu propulsie hibridă au crescut cu 89,8%, atingând 2.910 unități.

ACORD FORD TRUCKS-TIP TRAILER SERVICES

După lansarea cu succes a noului său autotractor F-MAX, câștigător al premiului International Truck of the Year, Ford Trucks și-a crescut și obiectivul de expansiune și a semnat un acord cu TIP Trailer Services pentru extinderea rețelei sale de servicii post-vânzare din Europa de Vest. După ce și-a stabilit prezența în Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și Turcia, Ford Trucks continuă să se dezvolte cu noi dealeri pe piața europeană, accelerând, în același timp, eforturile de creștere a numărului de țări la 51 până în 2020. În conformitate cu parteneriatul semnat între Ford Trucks și TIP Trailer Services, unul dintre cei mai importanți furnizori de servicii post-vânzare din Europa de Vest, TIP va oferi servicii de garanție, precum și servicii proactive pentru vehiculele Ford Trucks din regiune.

MERCEDES-BENZ EQV, MONOVOLUM PREMIUM COMPLET ELECTRIC

Mercedes-Benz Vans a prezentat conceptul EQV sub forma unui studiu în cadrul Salonului Auto de la Geneva, în martie 2019. Acum, își face debutul versiunea de serie a Mercedes-Benz EQV (consum mediu de putere: 27 kWh/100 km, emisii combinate de CO2: 0 g/km, valori provizorii). Noul membru al familiei Mercedes-Benz EQ îmbină mobilitatea cu emisii zero cu abilitățile impresionante de conducere, funcționalitatea ridicată și design-ul estetic, fiind primul monovolum premium complet electric al Mercedes-Benz. Mercedes-Benz EQV este expus pentru prima dată anul acesta în cadrul IAA (12-22 septembrie). Caracteristicile tehnice includ o autonomie de 405 kilometri (valori provizorii) și o baterie de înaltă tensiune cu încărcare rapidă, de la 10 la 80% în mai puțin de o oră. Mercedes-Benz EQV dispune de confort ridicat în interior și de o flexibilitate deosebită. Clienții pot alege între două ampatamente diferite. Ca vehicul de serie, EQV este integrat complet în operațiunile de producție ale fabricii din Vitoria, din nordul Spaniei, unde sunt produse și autovehiculele Mercedes-Benz Clasa V și Vito. Acest lucru facilitează producția, care devine flexibilă și sinergică, fiind direct corelată cu cererea clienților.

CELE MAI VÂNDUTE AUTOVEHICULE COMERCIALE RULATE

Potrivit datelor TRADUS, platformă globală dedicată autovehiculelor comerciale și echipamentelor rulate, parte din Grupul OLX, Mercedes-Benz conduce în clasamentul celor mai tranzacționate branduri de autovehicule comerciale de transport (rulate), în timp ce Ford Transit și Iveco Daily ocupă pozițiile 2, respectiv 3. Mai mult, producătorul Mercedez-Benz mai are încă două branduri în topul categoriei de transport: Actros (autovehicule grele) și Vito. Produs în regiunea Allgäu, brandul Fendt este primul în topul celor mai populare autovehicule agricole rulate, tranzacționate pe TRADUS. Marca este urmată de Massey Ferguson, brand al producătorului american de echipamente agricole, prezent pe piață din 1953, New Holland, Kubota și John Deer. Mini excavatoarele britanice JCB sunt în topul preferințelor cumpărătorilor TRADUS, urmate de încărcătoarele Volvo L. Ultimele trei poziții sunt acoperite de excavatoare de origine japoneză: Hitachi ZX, Komatsu PC și Kubota KX, cu o capacitate de excavare între 1 și 6 tone.

efix dă viață mașinii tale
• Curăță injectoarele și supapele
• Crește performanța motorului
• Protejează motorul
www.rompetrol.ro
efix
rompetrol

Pachetul Mobilitate 1, în trialog?

Este o întrebare la care am putea avea un răspuns la finalul lunii septembrie, când Comisia pentru Transport și Turism (TRAN), din cadrul Parlamentului European, se va reuni pentru a lua o decizie în acest sens. Din păcate, numărul statelor care susțin poziția țărilor vest-europene este în creștere.

Parlamentul European urmează să decidă intrarea în trialog cu Consiliul de Transport UE privind Pachetul Mobilitate 1. Conform UNTRR, forul legislativ a desemnat raportorii pentru toate cele 3 dosare fierbinți ale Pachetului Mobilitate 1. Astfel, pentru „Regulile privind timpii de condus și de odihnă", raportor va fi Henna Virkkunen (PPE, Finlanda), pentru „Detașarea șoferilor" – Katerina Konecna (GUE/NGL, Republica Cehă), iar pentru dosarul „Accesul la profesie și la piața de transport rutier de marfă", desemnat a fost Ismail Ertug (S&D, Germania).

Rezultatele consultărilor la nivelul PE

UNTRR precizează că președintele TRAN, Karima Delli, a transmis coordonatorilor grupurilor politice din cadrul comisiei solicitarea să ofere poziția la următoarea întrebare: „Dorește grupul dumneavoastră să retrimită în Comisia Europeană cele trei propuneri ale Pachetului Mobilitate către Parlamentul European (conform art. 61 din Regulamentul de procedură)?".

Iar coordonatorii grupurilor politice din Parlamentul European au avut termen până pe 6 septembrie să ofere răspunsul la consultarea lansată de președintele TRAN. Iată rezultatele:

Cele trei dosare ale Pachetului Mobilitate 1 nu vor fi trimise înapoi Comisiei Europene.

În urma răspunsurilor primite de la coordonatorii tuturor grupurilor politice din TRAN, Karima Delli a transmis un e-mail coordonatorilor prin care le-a comunicat că nu există o majoritate care să ceară Comisiei Europene să trimită, din nou, la Parlamentul European, propunerile sale pe cele trei dosare.

Comitetul TRAN se va reuni, în 24 septembrie 2019, pentru a decide cu privire la intrarea în trialog cu Consiliul privind Pachetul Mobilitate 1.

Rezultatul nefavorabil al acestei consultări semnalează faptul că tot mai multe țări se orientează spre poziția vesticilor, iar numărul țărilor rămase de aceeași parte cu România este în scădere și cu o poziție mai slab susținută.

UNTRR solicită sprijinul eurodeputaților români

UNTRR a solicitat sprijinul tuturor eurodeputaților români, pentru întoarcerea Pachetului Mobilitate 1 la Comisia Europeană și evitarea începerii trialogului pe cele 3 dosare legislative periculoase ale Pachetului Mobilitate 1, afectând grav activitatea transportatorilor români în UE. Uniunea consideră necesară evaluarea impactului măsurilor propuse de Pachetul Mobilitate 1 și identificarea unor soluții echilibrate, care să nu afecteze funcționarea pieței unice a transporturilor în UE și politicile de mediu ale UE.

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 – 30.11.2019

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

3 dosare periculoase pentru cărăușii români

Reamintim, cele trei dosare legislative ale Pachetului Mobilitate 1 propun modificarea legislației europene în domeniul transporturilor rutiere conform măsurilor extrem de restrictive aplicate, deja, la nivel național, de statele vestice membre ale Alianței Rutiere împotriva transportatorilor români și estici. Astfel, este vorba despre propunerea de modificare a Regulamentului 1071/2009 privind accesul la profesie și a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă, care vizează restricționarea cabotajului, contrar obiectivelor Cartei Albe privind crearea unui spațiu european unic al transporturilor. De asemenea, legislatura trecută a Parlamentului European a propus introducerea obligației întoarcerii acasă a vehiculelor, măsură extrem de restrictivă, care poate conduce la eliminarea transportatorilor români și estici de pe piața europeană de transport. „Aceste măsuri afectează libertățile fundamentale de circulație în UE, fiind, totodată, în contradicție cu viziunea UE de decarbonizare a transporturilor, având în vedere faptul că restricționarea cabotajului și întoarcerea obligatorie acasă la 4 săptămâni a camioanelor și a șoferilor vor determina creșterea semnificativă a curselor fără încărcătură în UE și, în consecință, creșterea emisiilor de CO_2, contrar obiectivelor UE de reducere a acestora”, atenționează UNTRR.

O altă propunere de lege specială are în prim plan Directiva detașării 71/1996 la transporturile rutiere și vizează aplicarea legilor salariului minim deja adoptate în țări precum Germania și Franța (șoferii români și est-europeni care operează transporturi rutiere internaționale pe teritoriul celor două țări trebuie să fie plătiți cu salariile minime stabilite la nivel național, conform Milog sau Loi Macron). Reamintim, Comisia Europeană a inițiat proceduri de infringement împotriva aplicării sistematice a legislației salariului minim din Franța și Germania pentru transportul rutier.

O a treia propunere are în vedere revizuirea Regulamentului 561/2006 privind timpii de condus și de odihnă ai șoferilor profesioniști, vizând introducerea obligației întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerea efectuării repausului săptămânal normal în cabina camionului, conform reglementărilor naționale care au început să fie implementate de Belgia și Franța (2014), sau Germania (2017), fiind urmate și de alte state membre în ultimii ani. „Măsura propusă prin Pachetul Mobilitate 1, privind interzicerea efectuării repausului săptămânal în cabină, nu ține cont de lipsa acută de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane în Europa, evidențiată de Studiul recent (2019) al Comisiei Europene privind spațiile de parcare pentru camioane”, subliniază UNTRR.

UNTRR face, în acest context, apel la eurodeputații români să acționeze în coordonare cu eurodeputații din alte state membre UE, pentru a se opune începerii trialogului pe cele 3 dosare periculoase ale Pachetului Mobilitate 1.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUTEREA SIGURANȚEI TALE

123 cargo

Global brand of

BursaTransport

since 2001

Specializați în detectarea manipulării tahografului

4 în 2017. 24 în 2018. 159 în primele 7 luni ale anului 2019. Altfel spus, numărul dispozitivelor de manipulare electronică a tahografelor identificate de ISCTR și eliminate în service. Mai mult decât o tendință în piață, cifrele indică o specializare a inspectorilor români pe această direcție.

Cunoscute ca făcând parte dintr-o practică destul de larg răspândită pe șosea, dispozitivele de manipulare a tahografului pot atrage, astăzi, după sine sancțiuni serioase, mult mai ușor decât în trecut. Cele mai recente date transmise redacției Ziua Cargo de către Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) arată o evoluție semnificativă, în ultimii doi ani, a rezultatelor obținute în direcția depistării manipulării electronice a tahografului. De menționat că informațiile se referă exclusiv la dispozitive de manipulare electronică eliminate în service.

Dacă, la nivelul întregului an 2017, ISCTR a identificat patru astfel de dispozitive (două pe camioane românești, unul pe un vehicul polonez și altul pe unul maghiar), valoarea amenzilor ridicându-se la 36.000 de lei, în 2018, cifra totală a ajuns la 24 (din care 19 pe autovehicule înmatriculate în România), sancțiunile cifrându-se la 219.000 de lei. Anul acesta lucrurile s-au schimbat total, însă, numai în primele 7 luni identificându-se, în cadrul controalelor, 159 de astfel de dispozitive (124 pe autovehicule înmatriculate la nivel național), iar amenzile au depășit 1,35 milioane de lei. În topul transportatorilor unde inspectorii români au găsit un, așa zis, „troian” în sistem s-au numărat polonezii, bulgarii și turcii.

Vehicul desfăcut în service, în România.

Ultimul strigăt în materie: soft modificat

„În clasamentul bunelor rezultate atinse de către inspectorii noștri, se remarcă 7 cazuri de tahografe cu software manipulat, dintre care pentru trei dintre ele cunoaștem secvența secretă

ISCTR a început procedura pentru achiziția softului și echipamentelor necesare efectuării controalelor tahografelor inteligente.

Manipulare tahograf cu stick de filtrare a semnalului IMS pe linia CAN, descoperită în România.

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.

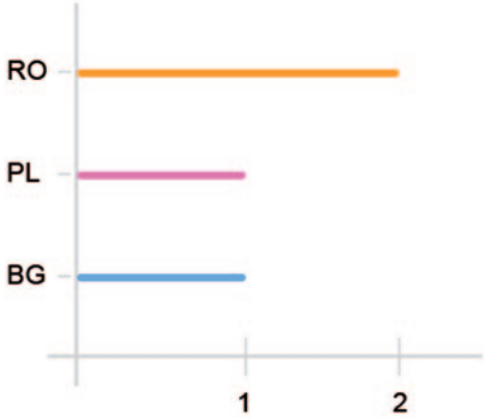
MAN

de activare. Manipularea tahografică prin modificarea soft-ului reprezintă ultimul strigăt în materie și este extrem de greu de detectat, întrucât, în aceste cazuri, nu există modificări fizice ale instalației, așadar nici modificări ale parametrilor electrici, ceea ce face inutile orice măsurători", precizează ISCTR.

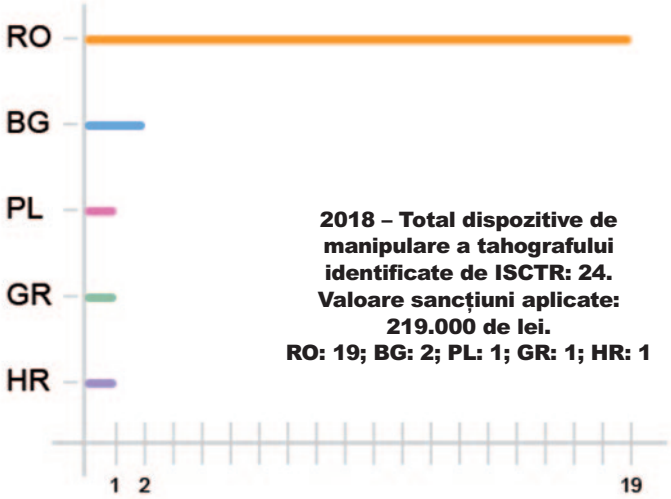
Unul dintre motivele importante care stau la baza acestor schimbări cu privire la maniera de control în România îl reprezintă schimburile de experiență. „În ceea ce privește rezultatele extrem de bune obținute până la acest moment, dorim să atragem atenția asupra importanței deosebite pe care o au schimburile de experiență la nivel internațional și diferitele master-class-uri dedicate luptei împotriva manipulării tahografice, organizate la nivel european, la care inspectorii noștri au participat. În acest context, trebuie remarcat că instituția noastră s-a implicat în lupta împotriva manipulării electronice a tahografelor după schimbul de experiență ECR, organizat în iunie 2016, la Bruxelles, acolo unde a participat inspectorul din Marea Britanie care a «inventat» metodele de evaluare a parametrilor electrici ai instalației tahografice și a stabilit procedurile care trebuie urmate pentru a obține certitudinea existenței unui astfel de dispozitiv", se mai arată în comunicatul transmis de ISCTR. De altfel, Inspectoratul a creat o prioritate din menținerea la curent a inspectorilor cu privire la ceea ce se întâmplă la nivel european. Iar acest lucru nu se poate obține decât cu o prezență consistentă și continuă la diversele întâlniri internaționale dedicate acestor aspecte.

După încheierea cursurilor la nivel internațional, inspectorii au format un grup cu o coeziune puternică, experiențele fiecăruia fiind făcute cunoscute către ceilalți, discutate și analizate. Rezultatele obținute plasează, astăzi, ISCTR în topul european în ceea ce privește lupta împotriva manipulării tahografului.

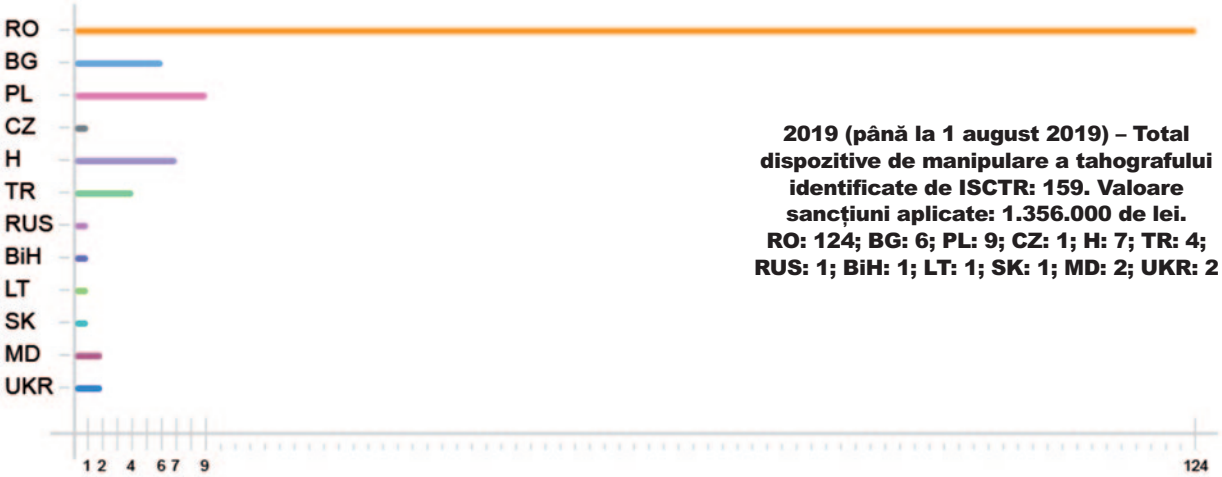
Jandarm francez care dirijează un vehicul oprit.



2017 – Total dispozitive de manipulare a tahografului identificate de ISCTR: 4. Valoare sancțiuni: 36.000 lei. RO: 2; PL: 1; BG: 1



2018 – Total dispozitive de manipulare a tahografului identificate de ISCTR: 24. Valoare sancțiuni aplicate: 219.000 de lei. RO: 19; BG: 2; PL: 1; GR: 1; HR: 1



2019 (până la 1 august 2019) – Total dispozitive de manipulare a tahografului identificate de ISCTR: 159. Valoare sancțiuni aplicate: 1.356.000 de lei. RO: 124; BG: 6; PL: 9; CZ: 1; H: 7; TR: 4; RUS: 1; BiH: 1; LT: 1; SK: 1; MD: 2; UKR: 2

Technology in motion ...

MAGYAR

EUROPEAN LEADER IN STAINLESS STEEL SEMI-TRAILER TANKER

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

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

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

„Pe plan intern, devine absolut necesar ca inspectorii care s-au implicat în această activitate să participe la o ședință de lucru, unde să se discute proceduri și tehnici dezvoltate, în special, pentru a facilita procesul de localizare a dispozitivelor. Deosebit de util ar fi să participe la întâlniri delegați din partea RAR și din partea celor doi mari producători de tahografe, Continental VDO și Stoneridge, prin reprezentanții lor în România, respectiv Tachonan și Fomco”, subliniază ISCTR.

Schimb de informații, în Franța

Cea mai recentă întâlnire la nivel european, realizată sub egida Euro Controle Route, a avut loc la finalul lunii iunie, la Bordeaux (Franța), fiind organizată de DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). Din partea ISCTR, au participat inspectorii Dragoș Moșoianu (Constanța) și Liviu Predescu (Argeș).

Întreaga activitate a fost organizată și prezidată de DREAL, acțiunile desfășurate fiind atât de natură teoretică (discuții, prezentări, evaluări), cât și practică (verificări în trafic). Temele principale au fost manipularea instalației tahograf și manipularea instalației AdBlue. Iar schimburile de experiență au avut loc între participanți din Franța, Cehia, Belgia, Germania, Irlanda, Ungaria, Luxemburg, România, Croația, Polonia și Olanda.

Printre subiectele abordate s-au aflat procedurile și competențele pe care le are DREAL în cazul depistării manipulării tahografului/AdBlue, precum și procedurile de imobilizare, deplasare la service, reținere a documentelor/părților pentru manipulare, cărora li s-au adăugat amenzile.

De menționat că, pe durata controlului comun, inspectorii români au putut utiliza atât cardul de control ISCTR, cât și aparatura folosită în România (TIC, clampmetru KYORITSU), în paralel cu aparatura de măsură a francezilor (TIC, clampmetru FLUCKE).

De altfel, atât francezii, cât și restul participanților au fost surprinși de faptul că românii știu să utilizeze aparatura pentru depistarea manipulării tahografului, precum și de o serie de teste pe care aceștia nu le efectuau (consumul pe clip, stand-by la 60 secunde). „În acest moment s-au rescris prioritățile francezilor, România devenind preferată. Orice măsurare ulterioară a tahografelor vehiculelor controlate a făcut obiectul discuțiilor speciale cu reprezentanții României”, precizează ISCTR.

Reprezentantul României împreună cu reprezentantul Franței, la măsurători.

Precizări ISCTR privind tehnica de control

„Tehnicile folosite pentru depistarea dispozitivelor de manipulare sunt complet neinvazive, constau în măsurarea parametrilor electrici ai rețelei tahografice și au o eficiență atât de mare, încât rata de succes atinsă cu autovehiculele direcționate în service a fost de 100%.
Cu alte cuvinte, aceste tehnici permit inspectorului să depisteze cu maximă certitudine în ce măsură are de-a face cu un dispozitiv ilegal montat în vehicul. Pentru efectuarea măsurătorilor, se utilizează multimetre special adaptate acestui scop, dotate cu mufe și conectori tahografici.”

Control trafic – interior dubă franceză.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

www.vw-vehicule-comerciale.ro

Noul e-Crafter
Încarcă-l și transportă.

Autovehicule Comerciale

Performanță și flexibilitate cu zero emisii.

Adaptat cerințelor actuale de transport urban, noul e-Crafter îmbină perfect performanța și stilul practic specific Crafter, cu inovația motorului complet electric. Fie că vorbim de volumul compartimentului de încărcare de până la 1,7 tone ori de încărcarea bateriilor cu 80% în doar 45 de minute, e-Crafter este gata să răspundă provocărilor de astăzi datorită tehnologiilor de mâine.

Mașina din imagine diferă de modelul de serie, iar stația de încărcare electrică este cu titlu de prezentare.

DRIVE-TEST

Crafter, acum și electric

Când spui VW Crafter, te gândești, automat, la utilitara ușoară a celor de la Volkswagen. Dar iată că aceasta își depășește condiția, oferind celor interesați și preocupați de mediu o versiune „verde”.

Prima generație, menită să înlocuiască legendarul VW LT (lansat în 1975), a fost produsă între 2006 și 2017, fiind o deschizătoare de drum. Fabricată la Düsseldorf, în cadrul uneia dintre fabricile Daimler AG, utilitara împărțea caroseria cu modelul Sprinter. Acum, șasiul este produs la fabrica din Września (Polonia), iar asamblarea finală a componentelor electrice se face la Hanovra.

VW Crafter nu este o noutate pentru piață, dar noul său „mezin”, versiunea e-Crafter, este, și pe această latură ne vom axa.

e-Crafter

Producătorul german a decis ca, pentru această nouă generație, să se separe de Mercedes și să producă singur vehiculul, dar nu numai atât. Pe lângă versiunea „clasică”, diesel, se poate opta și pentru o propulsie electrică, prezentată publicului cu ocazia IAA 2017, la Hanovra.

Astfel, pornind de la „silueta” International Van of the Year 2017, una dintre cele mai aerodinamice din segmentul său, VW a dezvoltat un vehicul complet electric. Acesta este menit să „fenteze” cât se poate de legal normele ce țin mașinile cu motoare termice departe de centrul orașelor mari, în unele țări vestice. e-Crafter, având zero emisii, nu este afectat în niciun fel și nu are nicio restricție.

Aplicațiile cele mai potrivite pentru acest tip de vehicul sunt cele urbane, precum livrările finale din curierat și logistică, atelierele mobile de service, meșteșugari, construcții, transport de pasageri, salvări și servicii de urgență. Atunci când mașina a fost concepută, VW a studiat mai mult de 200.000 de profile, provenite de la peste 1.500 de clienți, și a constatat că ar exista posibili clienți pentru un van electric. Șoferii analizați lucrează 9 ore pe zi, 6 zile pe săptămână, doar ziua, fac între 50 și 100 de opriri pe tură și parcurg, zilnic, aproximativ 70 km, la viteze de maximum 90 km/h. Mai mult de 90% dintre vehicule au locuri de parcare fixe, spațiul cargo este încărcat în proporție de 70-100%, iar greutatea medie transportată este de 875 kg. Din punct de vedere al consumului de energie, șoferii folosesc radioul (100%), dispozitive inteligente (70%), navigația (15%), aerul condiționat (55%), încălzirea auxiliară (35%), scaunele încălzite (15%), precum și unități externe de răcire.

Noua dimensiune

Punând toate aceste informații cap la cap, inginerii germani nu au proiectat e-Crafter-ul urmărind, în special, autonomia maximă, ci pentru aceste distanțe relevante în activitatea de zi cu zi. Cu o autonomie în ciclu NEDC de 173 km (150 km la o a două mă-

surătoare NEDC) și o viteză limitată la 90 km/h, e-Crafter se încadrează în nevoile reale de utilizare a vehiculelor comerciale ușoare în mediul urban.

Bateriile folosite pentru a propulsa van-ul au fost montate în podeaua spațiului de cargo, astfel încât confortul celor ce călătoresc în cabină nu este afectat, precum nici spațiul cargo, de 10,7 mc și, în funcție de versiunea aleasă (3 de lungime, 3 de înălțime) poate transporta o încărcătură ce poate varia între 1 și 1,72 t. Interesant la bateriile li-ion utilizate (un pachet de 38,5 kWh) este faptul că ele pot fi încărcate la 80% din capacitate în numai 45 de minute, conform producătorului, de la încărcătoare de tip CCS (Combined Charging System), aflate în dotarea standard a e-Crafter, și în 5h20m până la 100% de la o priză ce oferă curent alternativ (7,2 kW). Există și varianta încărcării de la o priză obișnuită, situație în care perioada de încărcare ajunge la 17 ore.

Utilitara este propulsată de un motor electric, ce oferă un cuplu de 290 Nm și produce echivalentul a 136 CP, putere transmisă către lanțul cinematic grație unei transmisii automate cu o singură treaptă de viteză (EQ 290). Tot conform datelor oficiale, încărcat cu 975 kg, consumul combinat este de 21,54 kW/100 km, ceea ce ar echivala unui consum de 2,1 litri de motorină la 100 km.

La capitolul echipare standard, versiunea electrică beneficiază, printre altele, de ParkPilot (un asistent la parcare cu 16 senzori ultrasonici, distribuiți de jur împrejurul vehiculului), o cameră față multifuncțională și o cameră pentru marșarier, sistemele Automatic Post-Collision Braking și Crosswind Assist. Farurile sunt LED integral, există sistem automat de aer condiționat Climatronic, scaune Comfort încălzite, pompă de căldură, parbriz încălzit și sistemul de navigație „Discover Media", cu funcția „App Connect" de integrare a aplicațiilor mobile.

„Pe baterii"

E drept, încă mai putem spune „pe cai", puterea fiind prezentată ca echivalență a cailor putere, dar încercăm să ne adaptăm, ușor-ușor, trendului electric. Am avut ocazia să testăm, în regim urban, un e-Crafter. În ceea ce privește ergonomia, confortul și poziția șoferului, manevrabilitatea combinată cu senzația de siguranță, Crafter a convins, mai ales de la lansarea celei de-a doua generații, în 2016. Însă latura sa electrică rămăsese o enigmă. Atunci când privești cifrele ai, poate, tendința să nu iei în serios „povestea" spusă de VW, dar, după ce petreci puțin timp în spatele volanului, începi să vezi că „se leagă".

Accelerația este chiar impresionantă. Liniștea la rulaj în „zona verde" de asemenea, impresionantă și ea. Atunci, însă, când calci accelerația, zgomotul de vehicul electric își face simțită prezență, dar doar în habitaclu. Pe stradă, mașina rulează lin și fără zgomot. Bateriile se pot încărca și în mers, atunci când condițiile de trafic și de relief o permit, ridicând piciorul de pe accelerație și lăsând mașina să ruleze ca și cum ar fi în „frână de motor", cel puțin aceasta este senzația. Ba chiar un pic mai puternică. Părerea mea este că ar trebui cumva conectată cu frânarea, cu aprinderea stopurilor mai exact, precum este la retarder, pentru a nu cauza neplăceri colegilor de trafic ce merg în spate. Va fi greu să faci pe cineva să spună ceva rău despre mașină după ce are ocazia să se convingă că soluția Volkswagen Vehicule Comerciale are acoperire în realitate.

În ceea ce privește prețul, modelul testat de către noi, L3H3 din punct de vedere al caroseriei, este de 63.300 de euro, fără TVA/73.300 de euro, cu TVA inclus.

Date tehnice

Putere: 136 CP
Cuplu maxim: 290 Nm
Transmisie: EQ 290, o treaptă
Autonomie: 150 km
Sarcină utilă: 1-1,72 t
Baterii: 38,5 kW
Consum mediu: 21,54 kW/100 km

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Parteneriat strategic între CNH Industrial și Nikola Corporation

Grupul CNH Industrial urmează să se implice în modelul Seria D al camionului Nikola, cu o investiție de 250 de milioane de dolari, pentru piața din SUA și Europa. Această implicare constă în industrializarea camioanelor cu baterii electrice de mare capacitate și celule de combustibil.

Intenția cu care CNH intră în acest parteneriat strategic și exclusiv este accelerarea industriei spre zero emisii a camioanelor de mare capacitate, respectiv cele din Clasa 8 din SUA și Europa, prin adoptarea tehnologiei cu celule de combustibil.

Inovația Nikola

Camioanele de mare capacitate cu zero emisii ale companiei Nikola, cu tehnologie de baterii și celule de combustibil cu hidrogen, vor fi fabricate în premieră. Modelul de afaceri inedit al companiei prevede o noutate în industrie, o rată de leasing „all-in" care cuprinde costuri de service, întreținere, combustibil și de vehicul, ce asigură o certitudine pe termen lung a costurilor totale de proprietate. Producătorul afirmă că aceste costuri vor fi egale sau mai mici față de cele ale unui camion diesel.

Implicarea CNH

Compania CNH Industrial va prelua o cotă parte strategică, de 250 de milioane de dolari, din Nikola, devenind investitorul principal al Seriei D, injecția de capital fiind de 100 de milioane numerar și 150 de milioane în servicii precum dezvoltarea produselor, ingineria producției și asistență tehnică, precum și furnizarea de anumite componente cheie pentru a accelera producția Nikola TWO și Nikola TRE. Evaluarea inițială a fost stabilită la 3 miliarde de dolari. Nikola anticipează strângerea a peste 1 miliard de dolari la Seria D, acordând o participație de aproximativ de 25% noilor investitori și parteneri de afaceri, inclusiv CNH Industrial.

Aportul tehnologic

Mărcile CNH Industrial de vehicule comerciale și, respectiv, grupuri motopropulsoare, Iveco și FPT Industrial, vor contribui cu experiență în inginerie și fabricație pentru industrializarea camioanelor electrice cu baterii și

Hubertus Mühlhäuser, președinte și CEO al CNH Industrial:

„Focalizarea din ce în ce mai accentuată asupra recunoașterii necesității de a reduce fundamental emisiile din industria automobilelor direcționează industria noastră spre a căuta rapid soluții tehnologice avansate. Acum, Iveco se află într-o poziție ideală de a oferi clienților o gamă mai mare de soluții de transport, inclusiv vehicule alimentate electric, cu gaz natural și cu celule de combustibil. Alegerea Nikola ca Iveco să fie partenerul său strategic reprezintă o recunoaștere a excelenței noastre la nivel internațional în ceea ce privește camioanele de mare capacitate și tehnologiile motopropulsoare alternative."

celule de combustibil ale Nikola. Următoarele vehicule vor beneficia în urma acestui parteneriat: Nikola ONE, camioanele cu cabină de dormit Clasa 8 conforme cu NAFTA; Nikola TWO, camioanele cu cabină de zi Clasa 8 conforme cu NAFTA și Nikola TRE, camioanele de mare capacitate cu cabină deasupra motorului (cab-over) conform cu reglementările UE.

Nikola va contribui cu tehnologii pentru o societate mixtă europeană cu CNH Industrial, care va cuprinde experiență de top în industrie privind celulele de combustibil, arbori electrici, inversoare, suspensie independentă, depozitarea de combustibil hidrogen la bord, funcționalitate de actualizare a software-ului over-the-air, info-divertisment, comenzile vehiculelor, protocoale de comunicare vehicul-stație, circuite electronice de propulsie și acces la o rețea de alimentare cu hidrogen.

Celulele de combustibil

Tehnologia cu celule de combustibil este următorul pas logic de la motoarele alimentate cu gaz natural lichefiat (LNG), deoarece este adaptată pe rețelele de realimentare existente, permițând producția locală, la fața locului, de hidrogen. FPT Industrial a promovat soluțiile alternative de propulsie de mai bine de două decenii, producând 50.000 de motoare alimentate cu gaz natural, până acum. Iveco este liderul european absolut în privința vehiculelor pe gaz natural, cu 28.000 de camioane și autobuze având motoare FPT Industrial.

Separarea CNH în două mari linii de business

Compania CNH Industrial a prezentat noul său plan de afaceri pe cinci ani, 2020-2024, la evenimentul Zilei Piețelor de Capital din New York, SUA, desfășurat la începutul lunii septembrie. Scopul este transformarea structurii și performanței companiei pe cele cinci segmente de operare, pentru a-și realiza întregul potențial, planul având următorii piloni:

- **Vânzările nete estimate vor ajunge la o rată anuală de creștere de 5%.**
- **Creșterea semnificativă planificată a investițiilor anuale privind dezvoltarea produselor pentru toate segmentele totalizează 13 miliarde de dolari pe durata planului, până în 2024.**
- **Marja EBIT ajustată a activităților comerciale va ajunge la 8% până în 2022 și 10% până în 2024, cu EBIT ajustat dublându-se față de nivelurile actuale.**
- **Separarea activelor On-Highway (segmentele vehiculelor comerciale și grupurilor motopropulsoare) de activele Off-Highway (segmentele de agricultură, construcții și de specialitate) va rezulta în crearea a două entități listate.**

Pe termen scurt

Punctele de reper strategice pe termen scurt ale proiectului cuprind industrializarea camioanelor Clasa 8 alimentate cu celule de combustibil Nikola TWO pentru piața nord-americană, precum și integrarea tehnologiei Iveco S-Way pentru camioane la modelul cu cabină deasupra motorului Nikola TRE, alimentate cu baterii electrice atât pentru piața europeană, cât și pentru cea din SUA. Pe termen lung, o societate mixtă europeană va acoperi vehiculele electrice cu baterii (BEV) și vehiculele electrice cu celule de combustibil (FCEV) lansate până în trimestrul 4 al lui 2022. Nikola va profita de pe urma rețelelor de garanție, service și vânzări din Europa ale Iveco, pentru a accelera accesul pe piața europeană.

Grupul CNH Industrial oferă o gamă largă de produse, înglobând mărcile: Case IH, New Holland Agriculture și Steyr pentru echipamente agricole și tractoare; Case și New Holland Construction pentru utilaje de terasamente; Iveco pentru vehicule comerciale; Iveco Bus și Heuliez Bus pentru autobuze și autocare; Iveco Astra pentru vehicule de construcții și minerit; Magirus pentru vehicule pentru incendii; Iveco Defense Vehicles pentru protecție civilă și apărare; FPT Industrial pentru motoare și elemente de transmisie.

Nikola Corporation proiectează și produce vehicule electrice cu hidrogen, transmisii pentru vehicule electrice, componentele de vehicule, sisteme de depozitare a energiei și stații de hidrogen. Compania este privată, își are sediul în Arizona și are, deja, peste 14.000 de camioane precomandate.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

MERCEDES-BENZ
Cartrans Preda mizează pe noul Actros

Sfârșitul lunii august a marcat o nouă livrare de succes pentru divizia Trucks a Mercedes-Benz România. Cartrans Preda a achiziționat 20 de camioane Mercedes-Benz Actros, dintre care cinci din noua generație.

Evenimentul de livrare a avut loc pe 28 august, la Mercedes-Benz Customer Center, în cadrul fabricii din Wörth. La eveniment au participat George Ilie, CEO Cartrans Preda, și Marian Dumitrescu, coordonator tehnic, din partea companiei de transport, precum și dr. Andreas Meidlinger, manager Global Order Management, Cătălin Barbur, manager vânzări camioane, și Bogdan Iuga, consultant vânzări, din partea Mercedes-Benz.

Dr. Andreas Meidlinger (manager Global Order Management) și George Ilie (CEO al Cartrans Preda) la momentul oficial al livrării.

Șapte ani de parteneriat

Cartrans Preda, compania cu care divizia Trucks a Mercedes-Benz România colaborează încă din 2000, a achiziționat, anul acesta, 15 camioane Mercedes-Benz Actros 1845 LSNRL și cinci unități din gama noului model Actros 1845 LSNRL, ajungând, astfel, la peste 100 de camioane cumpărate în cei șapte ani de parteneriat.

„Nu putem să fim decât încântați că noul Actros se alătură flotei Cartrans. Pe lângă fiabilitatea cu care suntem obișnuiți deja de la modelul din generația anterioară, ne-au atras la noul Actros funcțiile inovatoare în materie de siguranță și conectivitate. Noul Mercedes-Benz Actros este, cu siguranță, un autovehicul complet adaptat nevoilor șoferilor profesioniști. Punem pe primul loc siguranța șoferilor noștri și a participanților la trafic, iar dotările suplimentare pe care noul model le propune s-au potrivit mănușă acestui obiectiv. Apreciem parteneriatul extraordinar pe care l-am construit cu reprezentanții Mercedes-Benz”, a declarat George Ilie, CEO Cartrans Preda.

„Noul Mercedes-Benz Actros este cel mai sigur, eficient și conectat camion din lume, fiind dezvoltat special pentru a deveni partenerul de încredere al șoferilor profesioniști. Lider în domeniul siguranței și al eficienței, noul Actros redefinește confortul la volan. Recentele livrări, inclusiv cea efectuată către Cartrans Preda, sunt o dovadă de încredere în camioanele Mercedes-Benz, pentru care suntem recunoscători”, a declarat Cătălin Barbur, manager vânzări camioane la Mercedes-Benz România.

Cele mai recente tehnologii

Noile Actros achiziționate au cabină BigSpace cu podea plană și dispun de caracteristicile inovatoare ale noii generații: MirrorCam, Active Brake Assist 5, Multimedia Cockpit interactiv, Predictive Powertrain Control (PPC), Truck Data Center 7 etc. Motoarele sunt compatibile cu normele Euro 6.

Transmisia automată Mercedes Powershift 3, împreună cu sistemul îmbunătățit de anticipare și control al vitezei de croazieră – PPC, asigură un consum redus de combustibil. Mai mult, cele cinci autovehicule sunt dotate cu un pachet de siguranță, ce include sistemul de avertizare la schimbarea benzii de rulare – Lane Keeping Assist, sistemul Proximity Control Assist, ce furnizează informații despre autovehiculele din față, asistentul pentru menținerea atenției Attention Assist, precum și cel mai avansat sistem de asistență la frânare din lume, Active Brake Assist 5, ce recunoaște vehiculele, obstacolele, dar și pietonii aflați în mișcare sau staționari în fața camionului. De asemenea, modelele Actros achiziționate sunt echipate și cu pachet Media, pachet Depozitare, pachet Economic, pachet Climatizare (climă și încălzire în perioada staționării) și pachet Vizibilitate, care include și faruri bi-xenon, pentru un plus de siguranță la conducere.

Un partener de încredere

Compania Cartrans a sărbătorit, anul acesta, 25 de ani de la înființare, fiind una dintre cele mai experimentate companii în transportul rutier intracomunitar. Este recunoscută ca un transportator rutier intern și internațional specializat pe transporturi FTL, cu semiremoci Megatrailer XL, operând, în total, 130 de camioane. Cartrans continuă să fie un partener de încredere atât pentru clienți, cât și pentru furnizori. Deși condițiile din piața de transport sunt dificile, Cartrans își continuă politica de reînnoire a parcului auto, propunându-și ca, până la sfârșitul acestui an, să ofere clienților o flotă cu o vechime medie mai mică de 3 ani.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

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

DRIVE-TEST RENAULT TRUCKS T HIGH 480

Transporturile, într-o nouă realitate

Noile motorizări Euro 6 Step D aduc îmbunătățiri semnificative în materie de consum, aspect confirmat în cadrul unui drive-test realizat cu Renault Trucks T High 480. Astfel, transportul rutier face primii pași către o nouă realitate, cu consumuri medii care, în urmă cu câțiva ani, păreau imposibil de atins.

RENAULT TRUCKS
T HIGH 480
RENAULT TRUCKS
T HIGH 480
FF-692-RZ

Fișă tehnică

RENAULT TRUCKS T HIGH 480 STEP D
Dimensiuni (lungime/lățime/înălțime): 5.990/2.518/3.934 mm
Ampatament: 3.800 mm
Masă proprie: 7.950 kg
Motor DTI 13
Putere maximă: 480 CP între 1.404-1.800 rpm
Cuplu maxim: 2.400 Nm între 950-1.404 rpm
Nr. cilindri: 6 în linie
Cilindree: 12,8 l
Cutie de viteze automată Optidriver cu Optivision: 12 trepte înainte, 3 înapoi

Care este, astăzi, consumul mediu al unui camion? Bineînțeles, în continuare, consumul rămâne o chestiune subiectivă, depinzând de priceperea conducătorului auto, dotările tehnice ale autovehiculului, tipul de drum, condiții atmosferice... Însă orice transportator are în vedere o cifră de referință – un consum mediu pe care știe că, în general, camioanele îl obțin. Fără un asemenea reper, nu poți trimite nici măcar o ofertă de transport și nici nu poți seta așteptările în ceea ce privește costurile.

A reprezentat o mare victorie momentul în care acest consum mediu estimat a scăzut sub 30 l/100 km, iar, astăzi, mulți transportatori privesc 27 l/100 km ca pe o normalitate de zi cu zi.

24,6 l/100 km

Renault Trucks a pus întotdeauna accent pe consumul competitiv al camioanelor sale și istoria drive-testelor pe care le-am realizat arată că au cu ce să se laude.

De exemplu, anul trecut, cu modelul T High 480, am obținut un consum mediu de 26,5 l/100 km. Astfel, ne-am încadrat în logica realității pieței transporturilor și a producătorului Renault Trucks, care, în fiecare an, reușește să mai ajusteze puțin consumul.

Însă nu așa au stat lucrurile și anul acesta. Sigur, am auzit cu toții despre noile motorizări Euro 6 Step D, care, pe lângă emisiile mai scăzute, au îmbunătățit și consumul. Un nou sistem de post-tratare a gazelor de eșapament, o nouă generație a Optivision (folosește topografia pentru a optimiza schimbarea treptelor de viteză; stochează datele direct în vehicul), noi setări pentru Eco

Cruise Control... aparent aceleași mici ajustări care să mai scadă consumul cu câteva sute de mililitri sau să pondereze șoferii „nervoși”.

Surpriză, însă: consumul obținut a fost de 24,6 l/100 km. Același model de camion, același traseu, aceeași încărcătură (masa totală de 40 t), același motor (în afara îmbunătățirilor aferente Euro 6 Step D)... până și viteza medie a fost aproape aceeași. Și totuși, o economie de aproape 2 l/100 km. Iar acest consum a fost obtinut cu un raport în punte de 2:31, optim pentru țările cu multe autostrăzi, dar nu și pentru drumurile noastre naționale. În cazul nostru, un raport de 2:47 ar fi adus, probabil, un consum și mai bun. În aceste condiții, începi să te întrebi dacă nu ar trebui reevaluate consumurile medii. Poate ar trebui să ne gândim că 25 l/100 km reprezintă noua realitate.

Rezultate drive-test T High 480 Step D

Distanță parcursă: 230,4 km
Viteză medie: 67 km/h
Consum mediu: 24,6 l/100 km

Aceeași experiență, performanțe îmbunătățite

Merită să spunem câteva cuvinte și despre „partea artistică”. Mai ales că vehiculul pregătit pentru test a beneficiat de o atenție specială, din punct de vedere estetic. Renault Trucks a știut, inclusiv prin design, să atragă atenția asupra acestui autovehicul performant. Și pentru ca rețeta să fie completă, inclusiv semiremorca a beneficiat de o imagine deosebită. Elementele de îmbunătățire a aerodinamicii și-au făcut, la rândul lor, simțită prezența – estetic și economic.

La interior, lucrurile au rămas neschimbate. Cabina T High este spațioasă și confortabilă, cu numeroase spații de depozitare.

În ceea ce privește experiența la volan, și comenzile și strategia de condus au rămas neschimbate pentru T High 480 Step D. Singurul aspect pe care l-am remarcat fiind un demaraj foarte „fluid”. Practic, nu se simte niciun fel de bruscare, indiferent cât de repede demarezi. În rest, îmbunătățirea semnificativă a performanțelor este obținută ca urmare a setărilor și acțiunilor automate ce au loc în motor și transmisie, fără ca șoferul să simtă vreo diferență față de varianta Step C.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

VOLVO TRUCKS

60 de ani de vieți salvate

Acest an marchează aniversarea de 60 de ani de când șoferii Volvo și-au pus pentru prima dată inovativa centură de siguranță în trei puncte, inventată de către Nils Bohlin, în 1959. Astăzi, centura de siguranță este considerată cea mai importantă inovație de siguranță și se estimează că a salvat peste un milion de vieți.

Totuși, chiar și având aceste informații, mult prea mulți șoferi neglijează utilizarea acestui simplu echipament. „Acest lucru este în mod clar o risipă de vieți", declară Anna Wrige Berling, director Volvo Trucks pentru Siguranța Traficului și a Produselor. „Statisticile arată că ar fi mult mai puține victime dacă toți șoferii ar purta centura de siguranță."

O invenție esențială...

În 1959, inginerul Volvo Nils Bohlin a dezvoltat centura de siguranță modernă în trei puncte. Deși designul a fost patentat, compania a decis ca patentul să rămână deschis, disponibil pentru utilizarea gratuită de către toți constructorii de vehicule. Această decizie, mai degrabă neconvențională, a fost adoptată în interesul siguranței publice, pentru a se asigura că toată lumea, indiferent că se află la volanul unui Volvo sau al altui vehicul, beneficiază de siguranță în trafic. Această decizie s-a dovedit a fi foarte benefică pentru întreaga lume.

„Nu există niciun alt sistem de siguranță care să se apropie, măcar, de centura de siguranță, în ceea ce privește salvarea de vieți omenești, iar centura de siguranță în trei puncte a protejat mai multe persoane în accidentele de circulație decât orice alt echipament de siguranță", spune Anna Wrige Berling.

... nu întotdeauna utilizată

În multe părți ale lumii, folosirea centurii de siguranță de către ocupanții cabinelor de camion este, încă, din nefericire, departe de 100%.

„Raportul de Siguranță Volvo Trucks 2017 a arătat că jumătate din șoferii de camion care și-au pierdut viața în accidente de circulație ar fi

supraviețuit dacă ar fi purtat centura de siguranță", explică Anna Wrige Berling.

Deci, care sunt motivele pentru care nu este folosită? Unii șoferi de camion cred, în mod fals, că nu este nevoie de centură de siguranță pe camion, datorită dimensiunilor vehiculului.

„Faptele sunt clare: folosirea centurii de siguranță este foarte importantă, inclusiv în cazul camioanelor. De exemplu, în accidentele cu răsturnare, centura poate proteja șoferul, pentru a nu fi blocat între camion și pământ", continuă Anna Wrige Berling.

Viziunea „Zero Accidente"

Volvo Trucks are o viziune care presupune zero accidente și consideră că atât producătorii de vehicule, autoritățile, responsabilii cu infrastructura, cât și șoferii din întreaga lume trebuie să colaboreze, pentru a realiza un mediu de trafic mai sigur.

„Împărtășim descoperirile privind siguranța traficului pe care le obținem și ne oferim cunoștințele și experiența către universități, laboratoare de cercetare și organizații partenere. Oricând este adusă în discuție siguranța traficului, participăm și noi. Acest lucru ne permite să învățăm și mai multe despre probleme, despre potențialele soluții și despre cum să proiectăm camioanele viitorului", concluzionează Anna Wrige Berling.

O specialistă adevărată

Anna Wrige Berling aduce cunoștințe aprofundate de siguranță a traficului, în noua sa poziție. Are o experiență extinsă în lucrul atât cu aspecte ale siguranței active cât și pasive, în dezvoltarea produselor în cadrul Grupului Volvo, în inginerie avansată și în cadrul unor organizații de cercetare.

Nils Bohlin, inventatorul centurii de siguranță Volvo, în 3 puncte.

Anna Wrige Berling

Între 2008-2013, Anna a condus Echipa de Cercetare a Accidentelor la Volvo Trucks, care, începând din 1969, investighează accidente de circulație la fața locului și compilează date de siguranța traficului pentru utilizarea în dezvoltarea viitoarelor produse. Ea a reprezentat Volvo în cadrul forumurilor externe de siguranță a traficului și a avut un rol important în comunicarea ofertei de siguranță a Volvo către industria transporturilor.

Cel mai recent, Anna a administrat zona de Traffic Situation Management în cadrul departamentului de conducere autonomă la Volvo Trucks. Ea deține un Master în Științe în Fizica Ingineriei la Universitatea Tehnologică din Goteborg, Suedia.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

„Ne-am dorit o mașină fără electronică”

Colectarea deșeurilor menajere reprezintă o activitate complexă și continuă, iar autoutilitarele utilizate trebuie să facă față unor condiții... murdare.

Sub presiunea timpului, a regimului solicitant de exploatare și a munților de gunoi la care contribuim fiecare dintre noi, alegerea corectă a autogunoierei este esențială pentru buna desfășurare a activității.

Polaris M Holding, companie specializată în colectarea deșeurilor, a decis, în urmă cu trei ani, să își reînnoiască parcul, însă nu înainte de a se asigura că ia cea mai bună decizie.

„Pentru a avea o imagine cât mai corectă asupra calităților vehiculelor existente pe piață, am achiziționat câte 2 sau 3 unități de la mai mulți furnizori, iar, după un an de zile de activitate, le-am analizat performanțele”, a arătat Alfredo Governale, director exploatare parc auto Polaris M Holding.

Au fost urmărite consumurile, capacitatea de transport, capacitatea de încărcare, viteza de încărcare, fiabilitatea, costuri de întreținere, rate de leasing... Toate vehiculele au avut activități comparabile de colectare a deșeurilor menajere, fiind utilizate, periodic, pe aceleași grafice.

Cefin Trucks a livrat, în primul semestru al acestui an, 116 vehicule Ford Trucks, dintr-o piață totală de 431 vehicule specializate înmatriculate în România.
Astfel, Ford Trucks deține o cotă de piață de 26,9% din total și 71% cotă de piață pe segmentul de autogunoiere.
Cefin Trucks va livra peste 50 de autogunoiere până la finalul anului, menținându-și, astfel, poziția de lider de piață pe acest segment.
Cefin Trucks are, la nivel național,12 birouri de vânzare, patru service-uri proprii (București, Deva, Arad și Brașov) și opt parteneri autorizați (Suceava, Baia Mare, Oradea, Cluj, Timișoara, Craiova, Bacău și Constanța) urmând ca, în fiecare dintre următorii ani, să mai deschidă, suplimentar, câte 2 puncte de service, la nivel teritorial.

Ford Trucks, o mașină rezistentă

În urma acestui experiment, Ford Trucks a devenit opțiunea Polaris.

„Ford Trucks a ieșit foarte bine la viteză de colectare și capacitate de transport. Este o mașină care poate duce fără probleme. Șasiul Ford Trucks a fost singurul care nu ne-a creat nicio problemă”, a declarat Alfredo Governale.

Și nu este vorba doar de masa deșeurilor, ci, mai ales, de modul de exploatare. Conform experienței companiei Polaris, 90% dintre problemele tehnice pe care le înregistrează parcul auto sunt legate de modul în care sunt exploatate. În plus, drumurile până la depozite (groapa de gunoi) sunt un dezastru.

„Avem nevoie de o mașină fiabilă și, de aceea, ne dorim o mașină fără electronică, fără suspensie pneumatică, pe cât se poate de simplă și rezistentă. Pe șasiurile Ford Trucks pe care le utilizez de doi ani, am schimbat, până acum, două ambreiaje și acestea tot din cauza exploatării”, a completat Alfredo Governale.

Având în vedere traficul urban, s-a optat pentru șasiul de 19 t, 4x2.

Media de lucru a mașinilor Polaris este de 200-220 de ore pe lună, iar Ford Trucks a atins acest prag și chiar l-a depășit.

„Un alt aspect pe care îl apreciez foarte mult este legat de suprastructură, care este extraordinar de simplă. Nu are calculatoare, ci doar relee. Astfel, putem interveni singuri, în propriul atelier, pentru reparații”, a precizat directorul exploatare parc auto Polaris.

Exploatarea unui parc nou de vehicule reprezintă o miză tot mai importantă pentru firmele de salubritate.

„Mașinile care se defectează pe traseu înseamnă creșterea timpului în care este parcurs traseul desemnat. În loc de 8 ore, ajungem la 10 sau 12 ore. Acest aspect duce la ore suplimentare pentru angajați și, implicit, la

nemulțumirea acestora. Cu noua flotă de Ford Trucks, avem aceleași costuri directe de exploatare, însă au scăzut mult orele de funcționare și a crescut cantitatea colectată. Practic, acesta este un rezultat direct al fiabilității camioanelor", a spus Alfredo Governale.

Noi proiecte

Colaborarea dintre Polaris și Cefin Trucks (importatorul Ford Trucks în România) continuă, pe noi proiecte menite să îmbunătățească activitatea.

„Lucrăm la un nou proiect, un compactor de un gabarit mai mic, pentru a colecta mai ușor deșeurile în cartierele unde este greu de intrat cu autovehiculele mari. Acele mașini mici care colectează, acum, deșeurile, dar nu le compactează, nu ne sunt de mare ajutor. Practic, avem nevoie de un șasiu mai mic, însă la fel de fiabil, și de o suprastructură compactor de 7 mc", a arătat Alfredo Governale.

De asemenea, un alt proiect realizat de Cefin Trucks și apreciat de Polaris este închirierea autospecialelor. Practic, Cefin Trucks închiriază gunoiere pentru Polaris, compania de salubritate având, la sfârșitul contractului, opțiunea de a achiziționa autospeciala sau de a o înlocui cu una nouă, printr-un nou contract de chirie.

„Nouă ne convine să avem un tarif fix, care să conțină toate costurile (inclusiv mentenanță).Acest sistem de închiriere este foarte utilizat în Italia. Practic, pe coasta lor, de câteva mii de kilometri, foarte multe localități, în timpul sezonului turistic, cunosc o creștere masivă a populației. Din punct de vedere al colectării deșeurilor, efortul suplimentar este foarte mare. Astfel, primăriile din Italia preferă să acopere această nevoie suplimentară de capacitate cu utilaje închiriate. Sunt firme specializate care închiriază autogunoiere", a explicat Alfredo Governale.

Acest proiect s-ar putea dovedi unul de viitor pentru întregul segment de activitate.

„Planul este ca această flotă dedicată închirierii să fie utilizată cât mai mult în timpul anului, acoperind vârfurile, în diferite orașe din țară. De exemplu, vara la mare și iarna la munte...", a precizat Virginia Maftei, director național de vânzări vehicule municipale și specializate.

Un alt proiect de viitor este autogunoiera electrică.

O soluție apreciată de Polaris este și autovehiculul multifuncțional, care este atât compactor, cât și spălător de pubele.

„Practic, cu un singur vehicul faci ceea ce, în mod normal, realizai cu două. După colectarea deșeurilor, vehiculul spală pubela, iar apa utilizată pentru spălare este trasă într-un rezervor special, astfel încât nimic să nu ajungă pe stradă. Acesta este un produs foarte bine primit în piață", a precizat Virginia Maftei.

Pubelele nu se spală la fiecare ridicare a deșeurilor, iar această mașină este mutată de pe un traseu pe altul, astfel încât, la o anumită perioadă de timp, toate pubelele sunt spălate.

Alfredo Governale, director exploatare parc auto Polaris M Holding:

„Chiar dacă avem propriul atelier, timpul petrecut în service de către mașini înseamnă bani pierduți. Astfel, preferăm să avem mașini noi, care stau mai mult pe stradă și produc mai mult. În plus, Cefin Trucks a venit cu produsul pe care îl visam de mult."

Virginia Maftei, director național de vânzări vehicule municipale și specializate Cefin Trucks:

„Suntem lider pe segmentul autogunoierelor, având peste 70% din piață. În perioada următoare, ne așteptăm la o creștere semnificativă a cererilor, în condițiile în care flota, la nivel național, s-a învechit destul de mult. Produsul cel mai solicitat este autogunoiera de 15 mc, pe șasiu de 19 t și cu motor de 9 l. În ultimii doi ani, am livrat peste 200 de unități."

În 2017, Polaris M Holding a achiziționat două gunoiere și o automătură Ford Trucks. În urma analizelor efectuate pe parcursul unui an de activitate, compania a ales să înlocuiască flota veche de autospeciale cu vehiculele noi Ford Trucks. Astfel, anul acesta a achiziționat 20 gunoiere și 3 automături Ford Trucks.

„Ne pregătim cu noi proiecte, pentru a face față cât mai multor solicitări din piață. Suntem permanent în discuții cu clienții noștri și adaptăm produsele în funcție de solicitări", a arătat Virginia Maftei.

Compania Polaris M Holding a fost înființată în 1998, fiind specializată pe activitatea de salubrizare. Are, astăzi, aproximativ 1.300 de angajați și o cifră de afaceri de 30 de milioane de euro. Cu o flotă de peste 200 de autospeciale, compania deservește 1 milion de persoane, având ca zone de activitate Constanța, Târgu Jiu, Năvodari, Mangalia, Alba Iulia, Bumbești-Jiu, Slobozia, județul Teleorman și județul Timiș.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Saving la asigurări?!

Prinse între presiunea pe tarife exercitată de clienți și costurile în creștere, firmele de transport caută, permanent, metode de economisire. Nu puține companii (chiar și unele mari) au recurs inclusiv la „saving la asigurări". O mișcare ce poate crește profitabilitatea, însă... seamănă cu un joc la ruletă.

Asigurările reprezintă un aspect important în activitatea unei companii de transport și, având în vedere că bugetul aferent acestora depășește 3% din costurile totale... Te întrebi: ce sunt asigurările – costuri, investiții sau normalitate?

Corect și complet asigurat

Cum se asigură companiile românești? În mare măsură, depinde de disponibilitatea companiilor de transport, de dorința acestora de a achiziționa instrumente de protecție.

„În principal, trebuie să ne gândim să ne asigurăm activele și asta înseamnă un contract de asigurare pentru a conserva patrimoniul (flota, proprietatea). În al doilea rând, este nevoie de o asigurare de răspundere civilă generală, pentru prejudicii pe care le putem provoca terților, dar nu prejudicii ce rezultă dintr-un contract, ci, efectiv, cele civile. De exemplu, pentru posibila situație când șoferul nostru este la locul de descărcare și, poate, aruncă țigara și dă foc halei (prejudiciile pot fi foarte mari). Șoferul fiind reprezentant al firmei, aceasta este responsabilă pentru acțiunile lui. În al treilea rând, discutăm de răspundere contractuală, în funcție de serviciile prestate – pentru transport avem CMR. Acestea sunt cele trei capitole principale de asigurare: general liability – tot ce pot greși angajații noștri cât sunt în timpul muncii; activele noastre – prin contracte de asigurare flotă și proprietăți; și tot ce înseamnă răspundere contractuală", a explicat Alin Dicu, branch manager Asko Assekuranz Broker de Asigurare.

În plus, asigurările pot deveni și instrument pentru motivarea angajaților.

„În contextul căutării de noi argumente pentru motivarea șoferilor, merită să adăugăm și partea de protecție a conducătorilor auto, pe asigurarea de accidente ce pot avea loc în orele de program, și nu numai. Asigurarea de grup, în caz de accident, este un produs pe care îl recomand. Produsul are costuri foarte mici, dar este util și necesar și poate motiva, totodată, angajații, care s-ar simți, astfel, mai protejați. Prin acest produs, sunt acoperite costurile medicale ce ar putea apărea. În cazul unui accident, șoferul poate să sufere și să aibă, inclusiv, traume psihice. De exemplu, șoferul sare de pe scară și își rupe piciorul... Asigurarea de grup în cazul unui accident acoperă costurile de recuperare", a arătat Remus Nistor, manager Wiass Romania.

Asigurările pot fi privite ca un mijloc de motivare a angajaților, beneficiile putând fi resimțite de șoferi, precum și de familiile acestora.

„Conștientizarea acestor beneficii cade, în primul rând, în sarcina patronilor. În general, șoferii sunt atenți la banii pe care îi primesc în mână și conștientizează problemele doar atunci când se confruntă cu ele", a spus Mihai Ileni, sales manager Lutz Romania.

CMR nerespectat, în topul greșelilor

Pe zona asigurărilor, cele mai frecvente greșeli sunt legate de înțelegerea CMR-ului.

„Greșeala apare atunci când beneficiarul și transportatorul au impresia că o comandă de transport sau un contract devine lege a părților. Convenția CMR are întotdeauna aplicabilitate și anulează orice clauză agreată de părți, în măsura în care acea clauză contravine convenției", a precizat Alin Dicu.

De altfel, acest aspect a fost tratat în mai multe rânduri, inclusiv în ediții trecute ale revistei Ziua Cargo.

Alin Dicu

Remus Nistor

Mihai Ileni

Din păcate, uneori, chiar societățile de asigurare contribuie la „deruta” ce apare în piață.

Reducere de costuri la asigurări

Din dorința/nevoia de a maximiza profitabilitatea, sunt companii care decid, cel puțin pe o perioadă determinată de timp, să renunțe la anumite asigurări, sau să achiziționeze pachete mai ieftine. Inclusiv companiile mari recurg, uneori, la asemenea măsuri.

„Din punctul meu de vedere, nu ar trebui să se recurgă la o asemenea abordare. Asigurarea nu este un cost, ci un instrument de protecție. Dacă îmi pasă de activele și de compania mea, aleg să le protejez cât mai corect. Nu cred că reprezintă o decizie corectă să faci economie de 150 de euro per camion și să riști un business de milioane de euro”, a comentat Alin Dicu.

Specialiștii pe zona de asigurări au arătat că asigurările aferente activității de transport ar trebui să se situeze la 3,5% din costurile totale și pot ajunge la 4,5%.

„Pentru un transportator, pachetul minim de asigurări include RCA, în jur de 1.500 euro pentru un camion, CMR, aproximativ 500 euro/camion și CASCO, pe care unii decid să nu îl facă, adică 1.000 euro/camion. Opțional, se pot alege produse adiționale, însumând încă 500 euro”, a arătat Remus Nistor.

Deși lucrurile par clare la prima vedere, piața de transport din România este departe de a fi atins o linie consecventă.

„Din perspectiva clientului, acești 3,5% reprezintă o cheltuială, dacă nu are daune. Atunci când apare o daună, să spunem, de 50% din ceea ce produce camionul... nu mai este o cheltuială”, a completat Mihai Ileni.

Totuși, crearea unui buget bine dimensionat pentru asigurări și menținerea acestuia în fiecare an ar trebui să reprezinte o normalitate, și nu un lux pe care și-l permit doar câțiva.

„3,5% din cifra de afaceri a unei companii de transport, care, să spunem, are 100 de camioane, trebuie să îi permită să achiziționeze un pachet de asigurări care să protejeze compania în adevăratul sens al cuvântului”, a precizat Alin Dicu.

Însă, bineînțeles, pentru a atinge bugetul corect pentru asigurări, este nevoie de tarife de transport suficient de mari. Pentru a acoperi corect toate costurile (inclusiv cele legate de asigurări), consultanții vorbesc despre un tarif minim de 1,7 euro/km, care este accesat, astăzi, de către companiile din vest, însă nu și de către cele din România.

În aceste condiții, „normalitatea” reprezintă, în continuare, o țintă depărtată. Sau, poate, o nouă abordare în viitoarele negocieri cu clienții, beneficiarii transportului.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

CLIENȚI versus ȘOFERI

Care este perspectiva clienților de transport asupra șoferilor? Este o întrebare la care am încercat să găsim un răspuns împreună cu Aurel Ioniță, transportation team leader Arctic Romania.

Așa cum era de așteptat, șoferii reprezintă o preocupare nu doar pentru firmele de transport, dar și pentru clienții acestora, iar perspectiva clienților nu este complet diferită față de cea a transportatorilor.

„În ceea ce privește șoferii, majoritatea țintelor transportatorilor coincid cu cele ale clienților de transport. Este normal să fie așa, pentru că ne dorim cu toții ca marfa să ajungă la timp și în siguranță, iar clientul final să fie mulțumit", a arătat Aurel Ioniță, transportation team teader Arctic Romania.

Comunicarea contează

Un aspect important la care clienții sunt sensibili este legat de comunicare. Iar aici clienții au o așteptare pe care transportatorii nu ar trebui să o neglijeze niciodată – orice întârziere trebuie anunțată.

„Mult mai rea decât o întârziere este o întârziere neanunțată. Clienții noștri reclamă același lucru. Vor să fie informați în timp util, pentru a putea să își optimizeze acel slot de descărcare. De asemenea, unii clienți solicită informații clare privind motivele întârzierii", a explicat Aurel Ioniță.

Chiar dacă sunt transportatori dispuși să asigure o comunicare directă între propriii șoferi și clienți, aceștia din urmă par să prefere „canalele oficiale".

„Din punct de vedere al circuitului informațiilor, acesta ar trebui să fie cel normal: șoferul își anunță propriul dispecer dacă nu ajunge la timp, care la rândul lui anunță dispecerul clientului și așa mai departe, până la beneficiarul mărfii", a completat Aurel Ioniță.

O întrebare firească este legată de ce ar putea face clienții pentru optimizarea resursei limitate pe care o reprezintă șoferul?

Ce poate face clientul?

În primul rând, discutăm despre facilitarea încărcării/descărcării, pentru ca șoferii să poată efectua mai multe curse în timpul limitat pe care îl au la dispoziție. Iar acest lucru nu este tot.

„Avem sarcina să oferim facilitățile necesare în timp ce șoferii așteaptă încărcarea. Aspect ce poate fi îmbunătățit. Este important pentru șoferi ca, pe durata (uneori de mai multe ore) în care așteaptă, să aibă acces la informații, să aibă internet, toalete etc. Sunt aspecte de bază și trebuie să fie asigurate", a arătat Aurel Ioniță.

Bineînțeles, optimizarea numărului de șoferi se realizează și prin utilizarea transportului intermodal.

Sunt și aspecte mai puțin plăcute în colaborarea cu șoferii.

„Conduita este foarte importantă. Sunt situații în care primim reclamații și chiar fotografii din partea clienților, care, de multe ori, sunt regretabile. Avem discuții deschise cu șoferii, inclusiv pe aspecte simple – reguli de bună conduită. Tratăm cu multă seriozitate acest aspect, pentru că șoferii reprezintă un punct de contact direct cu clienții și, datorită acestui lucru, au

Aurel Ioniță

un rol important, dar și o responsabilitate mare. Aceste aspecte elementare pot foarte ușor păta reputația companiei", a precizat Aurel Ioniță.

Vinovați de serviciu?

Pe de altă parte, faptul că există tendința de a transforma șoferii în „vinovații de serviciu" pentru orice incident nu ajută la îmbunătățirea situației.

„Uneori, șoferii sunt nominalizați de către firmele de transport ca responsabili/vinovați pentru anumite situații, deși nu este 100% adevărat, iar informația se pierde undeva pe flux. Uneori, este vina dispecerului companiei de transport, sau chiar a clientului", a declarat Aurel Ioniță, completând, totodată, că asumarea responsabilității de către fiecare entitate implicată în procesul logistic este obligatorie.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

TIMOCOM și Cargoclix rezolvă ambuteiajul la rampă

Fără timpi de așteptare la rampă: acesta este țelul ambițios al cooperării dintre TIMOCOM și Cargoclix. Cele două firme IT doresc să rezolve problema ambuteiajelor de trafic de la intrarea și ieșirea din depozite, prin combinarea datelor telematice și a managementului slot-urilor de timp, impunând, astfel, un nou standard în domeniu.

Managementul slot-urilor de timp „SLOT" de la Cargoclix și sistemul de date GPS de la TIMOCOM fac posibil pentru clienți un management flexibil al rampelor. Prin compararea continuă a datelor de poziție cu slot-urile de timp rezervate pentru livrare, firmele din industrie și comerț pot calcula cu precizie „Estimated Time of Arrival" (ETA) și pot verifica dacă autocamionul va ajunge punctual la rampă sau poate fi programat un alt furnizor.

Cum funcționează

În practică, transportatorul își face disponibile datele GPS. Acestea sunt comparate, în mod regulat, cu datele de poziționare ale autocamionului și operatorului rampei îi va fi trimis timpul de sosire calculat cu precizie. Acesta se poate baza pe timpi reali. Previziunile exacte scurtează timpul de așteptare al conducătorilor auto și, în cazuri ideale, chiar îl elimină.

„Din cauza creșterii traficului rutier de mărfuri, mulți se tem că problema rampelor va deveni și mai acută. Însă, astăzi, nu ar mai trebui să existe timpi de așteptare la rampă. Prin integrarea datelor dinamice, procesele operatorilor rampelor și ale transportatorilor vor deveni semnificativ mai eficiente și mai flexibile. «Timpul de așteptare zero» este, înainte de toate, o problemă de tehnologie", spune prof. dr. Victor Meier, director la Cargoclix.

„Noi acoperim aproape toți prestatorii de servicii telematice ai clienților noștri, prin interfețe corespunzătoare cu sistemele", explică Andrea Di Domizio, solutions manager. Prin aceasta, TIMOCOM este un partener optim pentru Cargoclix: TIMOCOM furnizează datele GPS și Cargoclix asigură, prin SLOT, un management îmbunătățit al slot-urilor de timp. Cantitatea de date nu se modifică, deoarece datele sunt apelate numai pentru calculul ETA.

„Împărtășirea în siguranță a datelor pentru o transparență mai mare în lanțul de aprovizionare se va impune în continuare", este convins managerul TIMOCOM. „Telefoanele și e-mail-urile nu vor mai fi necesare, firmele pot planifica mai bine și conducătorii auto vor trebui să aștepte mai puțin." Numeroase firme renumite din toate domeniile folosesc, deja, soluția SLOT: toți prestatorii vor trebui să se anunțe la rampă prin SLOT.

Timpii de așteptare au devenit, conform celor spuse de conducătorii auto, semnificativ mai lungi în ultimii cinci ani, a constatat Oficiului Federal pentru transportul rutier de mărfuri în cea mai recentă analiză de piață. Ca urmare, ambele părți doresc o soluție: conducătorii auto își doresc procese organizate mai bine, iar operatorii rampelor doresc informații care să fie obligatorii.

„Din noua noastră orientare ca Smart Logistics System, face parte și integrarea în rețea a sistemelor, pentru a le oferi clienților informațiile importante la momentul oportun", afirmă Andrea Di Domizio. „Ne bucurăm că putem oferi o soluție împreună cu Cargoclix, care, în viitor, va fi, cu siguranță, un standard și care va ușura munca de zi cu zi."

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

VIZIBILITATE. DECIZII ÎN TIMP REAL

Soluția Olympus Spedition pentru reducerea pierderilor

2 l/100 km economie, implică, de exemplu, în cazul unui rulaj mediu de 10.000 km/lună, o diminuare a cheltuielilor echivalentă cu prețul plătit pentru 200 de litri de motorină, pentru ca, într-un an, fiecare camion să genereze costuri reduse cu echivalentul a mai multor plinuri... Iar combustibilul reprezintă, astăzi, aproximativ 40% din cheltuielile totale. Dar cum poți obține astfel de rezultate, în cazul unei flote multibrand?

Olympus Spedition operează o flotă multibrand, compusă din 36 de camioane, cu activități de transport internațional. În 2017, firma a făcut o mutare strategică și a implementat o soluție complexă telematică dezvoltată de WebEye. Obiectivul: un sistem unitar, compatibil cu orice marcă de camion, care să pună la dispoziția managementului, într-o singură aplicație, toate informațiile necesare despre flotă. Totul accesat printr-un click. Simplu, rapid, eficient. Rezultatele s-au văzut în doar câteva luni.

Foloseam 3-4 aplicații. Voiam una singură

„Ne-am dat seama că nu aveam eficiența dorită în gestionarea activităților zilnice care necesitau urmărirea camioanelor pe o platformă dedicată, deoarece trebuia să deschidem 3-4 aplicații, pe fiecare aflându-se doar un anumit tip de camioane. În acest context, pierdeam timp prețios până corelam informațiile din sistemele utilizate. În plus, fiecare soft venea cu anumite funcționalități, cu moduri de lucru diferite, iar interpretarea datelor era diferită. Mai mult, fiecare platformă avea specificul său cu privire la pachetul de hărți și rapoarte deținut”, a explicat Adrian Mengheriș, managerul flotei Olympus.

Nevoia de a implementa un astfel de sistem telematic devenise evidentă. Olympus își dorea un sistem de monitorizare complex, care să fie compatibil cu toate mărcile de camion aflate în dotare.

„Prin contractul cu WebEye, am optat pentru pachetul complet, mai puțin sonde litrometrice și soluții de comunicare cu șoferii, fiind vorba, în linii mari, despre echipamente cu conexiune la calculatorul de bord și la tahograf, precum și la sistemul auxiliar de încălzire”, a spus Adrian Mengheriș.

Am început cu 3 mașini, dar, după 3 luni, am generalizat sistemul

Pentru a se asigura că WebEye are soluția căutată, managementul Olympus a implementat, inițial, sistemul pe 3 mașini, însă a decis, după trei luni, pe baza rezultatelor, să doteze întreaga flotă. Hotărâtoare în luarea deciziei au fost mai multe aspecte.

De exemplu, rapoartele WebEye furnizează informații despre consumul real al camionului, și nu cel afișat de bord.

Serviciile privind tahograful și rapoartele diverse livrate de WebEye (de la foaia de parcurs, la sinteze ale activității camionului și șoferului în fiecare țară tranzitată, consumul sistemului auxiliar de încălzire, numărul de kilometri parcurși doar pe autostradă, informații despre stilul de șofat) au devenit informații esențiale pentru

companie. Iar, în baza lor, s-au putut lua decizii importante de eficientizare a activității și de reducere a pierderilor.

Posibilitatea descărcării de la distanță a datelor tahograf – atât card șofer cât și memoria tahografului – a fost esențială pentru o flotă care are exclusiv operațiuni externe.

În plus, serviciul eControl îi ajută pe dispeceri să ia decizii mai rapid, evitând convorbirile dese cu șoferii. „Chiar dacă și sistemele de fabrică ofereau o evidență a programului de lucru conform Regulamentului European 561/2006, softul de la WebEye afișează inclusiv repausul săptămânal care trebuie efectuat de către fiecare șofer, odihna compensatorie, dacă este cazul, precum și dacă perioada de odihnă zilnică trebuie să fie normală sau redusă. Cu acest sistem, știm și dacă șoferul poate să conducă în ziua respectivă 10 sau doar 9 ore", a precizat Adrian Mengheriș.

„Transportatorii greșesc atunci când privesc implementarea soluției telematice exclusiv ca pe o investiție. Este, de fapt, o etapă în eficientizarea activității și diminuarea cheltuielilor companiei."

Olympus a montat primele unități telematice WebEye în mai 2017, iar în august a extins programul la nivelul întregii flote, după ce a înțeles, pe baza rezultatelor obținute în acest timp, că aceasta era soluția ideală pentru companie.

Un avantaj oferit de WebEye a fost cel generat de rapoartele privind orele de lucru și timpii de condus în străinătate, din care serviciul contabilitate își extrage și prelucrează informațiile cu privire la pontaj (activitate șofer, sâmbătă/duminică și intervale de noapte), precum și la țările tranzitate,

Adrian Mengheriș

kilometrii efectuați în fiecare țară și timpii înregistrați. Și, nu în ultimul rând, având în vedere că toată flota companiei este compusă doar din autovehicule Euro 6, era necesar un sistem de urmărire și analiză a performanței șoferilor la volan.

Rezultatele

„Utilizăm sistemul WebEye de 2 ani și pot spune că lucrurile funcționează. Șoferii noștri sunt la curent cu faptul ca sunt monitorizați din orice punct de vedere, că rezultatele activității lor pot să conducă sau nu la bonusuri. Consider extrem de importantă aplicația New DrivingStyle, care ne-a dat posibilitatea să observăm deficiențele șoferilor noștri în condus și să le îndreptăm, astfel încât să putem reduce consumul de carburant. Menționez că analiza stilului de șofat de la WebEye oferă o cu totul altă perspectivă asupra exploatării camionului și este diferită de acea evaluare simplă pe care șoferii o pot urmări în bordul camionului și care se bazează doar pe 3-4 parametri", a explicat managerul flotei Olympus.

„Acum mi-e mult mai simplu să răspund la întrebarea de ce același tip de camion, circulând pe aceleași trasee și cu aproximativ aceeași încărcătură, are un consum mai mic sau mai mare."

WebEye oferă și posibilitatea analizării tonajului transportat de un anumit camion, prin intermediul datelor colectate de la senzorul de greutate de pe puntea motrică, aspect care, alături de informații privind modul de utilizare a frânelor, retarder-ului și tempomat-ului, sau plaja de turații practicată (conformă pentru un cuplu motor optim), oferă o notă finală șoferului.

De la un consum de 32, la 29,8 l/100 km

„Concluzia? Am plecat de la un consum de aproximativ 32 l/100 km, iar, după un an, am ajuns la o medie pe flotă de 29,8 l/100 km, observându-se îmbunătățiri la fiecare șofer. Sunt rezultate încurajatoare, pe care dorim să le îmbunătățim", a mai spus Adrian Mengheriș.

O implementare facilă

„Implementarea soluțiilor WebEye s-a făcut mai ușor decât preconizam, poate și pentru că, la un număr relativ mare de camioane gestionate, nevoia unui sistem comun, compatibil cu orice marcă de camion, dar care să se plieze pe profilul de activitate al Olympus Spedition, și-a spus cuvântul", a apreciat Daniel Costin, director de vânzări Webeye România. „Dispecerii, precum și managerul de flotă au avut un rol primordial în semnarea contractului final, înțelegând că implementarea WebEye nu trebuie privită doar ca o investiție, ci ca un instrument care, în timp, optimizează activitatea companiei", a concluzionat el.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Știm cum să ne cunoaștem șoferii?

„Află ce îți place cel mai mult să faci și convinge pe cineva să te plătească pentru asta."
Katherine Whitehorn

A trecut destul timp de când criza de șoferi își face simțită prezența, în România. Se caută soluții, se caută modalități prin care să se depășească situația atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung. Lipsa conducătorilor auto determină unii transportatori să uite că factorul cheie în succesul unei companii nu este NUMĂRUL lor, ci... CALITATEA.

Conducătorii auto constituie unica resursă în lipsa căreia nicio firmă de transport nu ar putea exista. Poate acum, mai mult decât altădată, când întreaga industrie de transport este marcată de criza șoferilor, aplicarea unor politici adecvate în domeniul resurselor umane este obligatorie.

Atunci când este vorba despre gestionarea resurselor umane, adică a șoferilor, apare, pentru mulți transportatori, o provocare.

Șoferul, în calitate de resursă, este mult mai complex și dificil de gestionat decât flota de mașini, resursele financiare, informaționale sau administrative.

În acest context, un rol deosebit îi revine serviciului de resurse umane. Departamentul, organizat conform tuturor regulilor managementului în domeniu, la companiile mari de transporturi, sau doar cu un rol în angajarea șoferilor, în cazul firmelor de mai mici dimensiuni, este, în general, primul care ia contact cu șoferii. Un contact care ar trebui să devină, în timp, o punte de comunicare, o modalitate prin care (prin informațiile furnizate) patronul unei firme de transport să-și cunoască șoferii cu adevărat. Un patron al unei firme de transport marfă (nu îi dau numele, dar dacă va citi aceste rânduri sigur se va recunoaște) declara că el este mereu capabil să-și cunoască șoferii de la prima întâlnire, că nu pot avea secrete față de el și

Cristian Sandu

că o comunicare directă, deschisă și permanentă cu aceștia reprezintă cheia succesului, atunci când vorbim despre calitatea șoferilor pe care îi avem. Un caz fericit!

Dar, oare, toți transportatorii știu să își cunoască șoferii cu adevărat?

Informații suficiente?

Serviciile de resurse umane află, la angajare, despre un conducător auto, în primul rând, informațiile pe care acesta le furnizează. Informațiile primare sunt obținute și din alte surse, din anumite documente, cum ar fi cazierul judiciar sau cazierul auto, din comportamentul și acțiunile întreprinse, din relatările altor persoane. În condițiile crizei de șoferi, când camionul sau autobuzul stau în curte fără șofer, aceste informații primare par suficiente, urmând ca ele să se verifice pe parcurs. În timp, se pot afla informații referitoare la modul de exploatare a mașinii, privind capacitatea de a răspunde la sarcinile trasate, comportamentul în trafic, modul de relaționare și comunicare cu dispecerii, cu beneficiarii, cu organele de control etc.

Este vorba de informații importante, dar „post factum". Din păcate,

informații care se referă la acțiuni trecute.

Aflăm că un șofer nu respectă instrucțiunile, că are un consum exagerat de motorină, că nu comunică adecvat cu beneficiarii, după ce toate aceste evenimente s-au produs.

În urma acestor informații putem să luăm măsuri, dar, uneori, acestea sunt tardive și generatoare de pierderi pentru operatorul de transport.

În activitatea sa privind conducătorii auto, serviciul de resurse umane al unei firme de transport poate colabora cu diferiți parteneri, poate obține informații pe mai multe canale. Această latură a activității unui serviciu de resurse umane poate duce, în final, atât la stabilirea unor predicții privind evoluția conducătorilor auto, cât și la stabilirea unor acțiuni menite să ducă la fidelizarea angajaților, la scăderea fluctuației de personal.

Nu de puține ori, „resursele umane" se limitează doar la informațiile directe sau doar la cele stipulate de legislație, ignorând alte surse.

Este și cazul informațiilor care se pot obține cunoscând profilul psiho-comportamental al conducătorului auto, informații pe care le poate furniza examenul psihologic.

Examenul psihologic pentru conducătorii auto este reglementat de legislație, care stipulează obligativitatea acestuia pentru conducătorii auto, implicit obținerea unui aviz de „apt psihologic". Așadar, este reglementat prin lege și el trebuie efectuat.

Dar numai efectuarea examenului psihologic nu este suficientă pentru a obține informațiile concrete referitoare la potențialul și structura psiho-comportamentală a conducătorului auto.

Avem toți șoferii testați psihologic, toți sunt apți, dar cum îi putem diferenția între ei?

Este vorba despre date care se pot obține cunoscând profilul psiho-comportamental al conducătorului auto, ca urmare a evaluării psihologice. O astfel de sursă de informații cu ajutorul căreia putem face un prognostic, prin care putem interveni (de multe ori, cu succes) pentru a preveni și corecta comportamentele posibil nefavorizante, este mai puțin folosită de serviciul de resurse umane. Așa cum și informațiile rezultate în urma examenului medical se mărginesc doar la avizul de apt sau inapt.

O mai bună colaborare între departamentul HR și psiholog, medicul de siguranță și cel de medicina muncii pot fi premise și pentru eficientizarea politicilor de fidelizare, motivare și administrare a resurselor umane.

Întotdeauna, șoferul conduce mașina. Tehnologiile moderne cu care sunt dotate, în prezent, vehiculele, atât cele de marfă, cât și cele destinate transportului de persoane, pot să îl ajute să surmonteze eventualele vulnerabilități, dar în niciun caz nu îl pot înlocui. Posibilitatea de a cunoaște și de a înțelege șoferul este modalitatea esențială prin care se poate gestiona activitatea acestuia, implicit eficientizarea firmei, prin reducerea costurilor și, nu în ultimul rând, prin creșterea siguranței rutiere.

psiholog pr. Cristian SANDU
cabinet de psihologie autorizat
e-mail: psih.cristian.sandu@gmail.com
tel.: 0751.364.575

PUBLICITATE

Curățenia de toamnă în finanțele tale

Atașamentul antreprenorilor față de contabilul cu care lucrează este mare. Este un lucru normal, pentru că tot ceea ce înseamnă construcția de business se reflectă în cifrele de care un contabil are grijă lună de lună. Atunci când o face echidistant, profesionist, proactiv și agil, își câștigă rolul bine meritat alături de antreprenor.

Experiența arată că patru motive pot sta în spatele deciziei de a schimba un contabil.

• Afacerea mea crește și simt că am nevoie de mai mult suport pentru procesul decizional; în traducere liberă, am nevoie de o „bucată" de management financiar, integrată, ideal, în același pachet, cu același partener cu care aleg să lucrez; tot aici intră și afacerile care stagnează/scad, pentru care se dorește o opinie despre costul de oportunitate, respectiv dacă să continui sau nu acea afacere/acel proiect/acea linie de business.

• Observ accidente tot mai multe: notificări ANAF, penalități, notificări de la furnizori și clienți și exemplele pot continua.

• Nu sunt la curent cu cadrul legislativ și cu opțiunile pe care le am pentru a lucra în condiții optime.

• Nu știu cum stăm, primesc un bilanț de final de an care mă intrigă prin cifrele prezentate, fără legătură cu „imaginea" sau evidența mea „dublă".

De ce rezistența la schimbare este atât de mare?

Mă întreb dacă nu este vorba, inclusiv, despre dorința de a rămâne în zona de confort. Există, însă, câteva aspecte care condiționează modul de lucru și calitatea rezultatelor contabilului.

• Clarifică/definește procesele în cadrul companiei.

• Mapează procesele în contabilitate și, în cascadă, în raportarea financiară.

• Realizează raportare financiară și upgrade strategie financiară; specialiștii în domeniu nu livrează doar contabilitate.

• Își asumă termene de livrare corecte de ambele părți.

De asemenea, beneficiarul trebuie să își asume să ia decizii pentru corectarea problemelor identificate în procesul de preluare. Chiar și la afaceri de 100.000 de euro, consultantul financiar poate găsi situații cu materialitate semnificativă. De exemplu, noi nu continuăm să lăsăm sume greșite, neclare în conturi și să le ducem, la nesfârșit, în situații financiare deformate.

Astfel, procesul de tranziție este clarificat și asumat, dar, fără doar și poate, presupune o schimbare de obiceiuri pentru antreprenor și în organizația sa.

Ioana Arsenie

IOANA ARSENIE – TRUSTED ADVISOR STRATEGY & FINANCE – este expert în strategii de business, cu experiență în consultanță financiară, fiscală și de management. Din anul 2000, are experiență în management strategic și financiar și a ocupat, într-o companie de top din agribusiness, poziții de la CFO, la Financial Business Partner, la nivel național, dar și la nivel de grup, în țări precum Turcia, Grecia, Ucraina, Republica Moldova. Ioana este Ambasador Elite Business Women și Fondator EduPerformance.

Ce este curățenia de toamnă? Și de ce?

Poate sunteți deja familiarizați cu procesul de „hard close", realizat în companiile mari în octombrie/noiembrie, în care se simulează închiderea de an și conturile sunt auditate. Acesta este momentul în care sunt identificate punctele de acțiune pentru a finaliza

corect închiderea de an. De multe ori, procesul de „hard close” era mai complicat decât cel de „final closing”, pentru că include estimarea de rezultat (altfel spus, cum aterizăm la 31 decembrie).

Din experiența noastră, procesul de clarificare/curățenie la preluarea contabilității durează, în medie, două sau trei luni.

Acesta este argumentul cu care propunem „curățenia de toamnă”, fie că este vorba de un review/diagnoză, fie despre o preluare completă a contabilității, la care se adaugă cu partea de bugetare pentru anul viitor.

Un bun specialist în domeniu poate ajuta compania să implementeze rolul de director financiar (care presupune un mix de responsabilități), chiar dacă nu angajează o persoană dedicată 100% pentru acest rol. Astfel, poate fi demolat mitul conform căruia doar companiile mari pot avea o funcție financiară și pot beneficia de procedurarea și îndeplinirea performantă a acestor activități.

De la contabil, la partener de business

În ultimii ani, rolul directorului financiar a evoluat extrem de mult, în companiile performante. Un prim contact cu această abordare am avut-o în 2006, când am fost aleasă în rolul de director financiar-administrativ într-o multinațională. Chiar la acel moment, mesajul owner-ului (afacere de familie) a fost extrem de clar: avem un cuplu care conduce businessul: CEO+CFO. Sunt două rațiuni în spate:

• Cea de control și echilibru între orientarea directorului general către target-ul comercial și creștere agresivă, care, de obicei, este bonusat pe baza performanței economice pe termen scurt.

• Cea de implicare proactivă și agilă în decizia de business a directorului financiar, omul care simte cel mai bine cifrele și pârghiile de creștere.

De ce un consultant extern ?

În primul rând, pentru un diagnostic financiar obiectiv și pentru a beneficia de consultanță, privind remedierea problemelor constatate și optimizările vizibile în procesul inițial de diagnoză. De menționat, un consultant extern are experiență în lucrul cu organizații diverse și în structuri și sectoare de activitate variate, la care se adaugă cea în managementul de

proiect. Altfel spus, implementarea corectă a proiectului și transferul de cunoștințe către echipa internă, respectarea termenelor agreate, crearea de proceduri de lucru și co-interesarea echipei interne pentru realizarea proiectului. În toată această perioadă, managementul va avea o transparență maximă.

Un consultant extern va fi independent, oferind un suport real pentru evaluarea nepărtinitoare a riscurilor. Nu în ultimul rând, un cuvânt important de spus îl are profesionalismul acestuia, în funcție de care poate integra rezultatele unui proiect de „curățenie de toamnă”, de exemplu, prin recomandări pentru strategia companiei.

Merită să ieși din zona de confort?

Ioana ARSENIE
www.ioanaarsenie.ro
tel.: 0727.765.520

PUBLICITATE

Poți să faci Turcia cu camioane noi?

Răspunsul este afirmativ... dar în anumite condiții. Despre ce înseamnă România-Turcia, din punctul de vedere al unui cunoscător al acestei relații, am stat de vorbă cu proprietarul companiei Mihai Trans.

Recent, am văzut, în zona Vămii Târguri și Expoziții din București, un camion Volvo nou, aparținând companiei Mihai Trans, care realizează exclusiv curse pe relația România-Turcia. În cele mai multe cazuri, Turcia înseamnă camioane vechi, de mult ieșite din leasing. De aceea, un vehicul de ultimă oră nu poate să nu îți atragă atenția. Am pus mâna pe telefon și am luat legătura cu proprietarul firmei, care a acceptat să ne explice, din interior, ce înseamnă specializarea pe o astfel de destinație.

De la 1 la 44 de camioane

Mihai Trans a fost înființată în 2003, cu un singur camion. La baza deciziei de a intra în domeniu au stat cunoștințele pe care Marinică Bănică, proprietarul firmei, le dobândise de la transportatorii turci. „În zona în care se află astăzi sediul companiei, pe Șoseaua București-Giurgiu, la kilometrul 14, am deținut o parcare, unde opreau, în special, transportatorii turci. Am legat prietenii, pentru că îi ajutam atunci când aveau nevoie. Ei m-au încurajat, în schimb, să intru în transporturi. Am făcut-o, inițial, preluând comenzi de la companii din Turcia, pentru ca, ulterior, să intru în legătură directă cu clienții români care aveau nevoie de soluții de transfer de marfă pe această destinație”, și-a amintit administratorul Mihai Trans. „Specializarea pe relația România-Turcia se potrivește, astăzi, foarte bine companiei, este o piață pe care o cunosc”, a continuat el.

Mihai Trans deține, în prezent, o flotă de 44 de camioane, dintre care 10 au mai puțin de un an vechime. „Am decis să achiziționăm, în ultimul an, 10 camioane noi, dintre care 6 în leasing, după ce am finalizat leasingul pentru alte 4”, a menționat Marinică Bănică, precizând că preferă varianta de leasing pe 3 ani.

Camioanele noi, recent achiziționate, echilibrează flota companiei și generează costuri semnificativ mai mici cu combustibilul. „În condițiile în care un vehicul vechi consumă, de exemplu, pentru o cursă tur/retur, 600 de litri de motorină, un camion nou ajunge la 470 de litri, ceea ce generează o economie lunară de 500 de litri de motorină, sau de 6.000 de litri la nivelul unui an. Pentru 10 camioane, costurile se reduc cu echivalentul a 60.000 de litri de combustibil”, a subliniat administratorul Mihai Trans, adăugând că utilizarea Dynafleet, soluția telematică dezvoltată de Volvo Trucks, oferă avantaje suplimentare privind monitorizarea conduitei șoferilor în trafic. De menționat, cele mai vechi

„Prefer să rămân la același număr de camioane și să reînnoiesc parcul în mod constant.”

„Denumirea firmei provine de la numele fiului meu, Mihai. El va prelua compania.”

„Nu cred în asigurarea CASCO. La primele practicate, în prezent, pe piață, prefer să suport din resurse proprii eventualele reparații.”

mașini din flota companiei de transport au o vechime de 10-11 ani și un rulaj de 700-800.000 de kilometri, în opinia proprietarului nefiind eficientă menținerea unui camion în parc pentru o perioadă mai lungă, chiar dacă Turcia este cunoscută ca fiind o destinație pentru vehiculele vechi.

O destinație profitabilă

Pentru administratorul Mihai Trans, Turcia este o destinație profitabilă, chiar dacă, în cursul acestui an, volumele s-au redus semnificativ. „În 2019, volumele au scăzut la jumătate față de 2018, indiferent dacă vorbim despre cosmetice, instalații termice sau sanitare ori de industria auto. Ne aflăm, în acest moment, la un volum similar celui înregistrat în urmă cu trei ani, dar, din punctul meu de vedere, reprezintă normalitatea, iar, din acest motiv, nu mă aștept la reduceri suplimentare. Dacă, până acum, am subcontractat curse către alți transportatori, în prezent, utilizăm, în special, flota proprie, iar proporția de 80% din volumul de activitate acoperită de contracte ferme ne oferă stabilitatea de care avem nevoie.”

Pe de altă parte, o bună cunoaștere a pieței și a obiceiurilor clienților oferă companiei Mihai Trans posibilitatea de a valorifica, în mod real, la tarife net superioare celor obișnuite, nevoile suplimentare ale beneficiarilor de transport. „Știu care sunt perioadele în care sunt necesare variante suplimentare de transport. Tot parcul are copii conforme și este funcțional, chiar dacă nu îl utilizez, în mod constant, la capacitate maximă. De asemenea, deținem un număr suplimentar de 8 semiremorci, peste numărul capetelor tractor. Putem face față, astfel, foarte bine solicitărilor spot. Suntem extrem de bine organizați în acest sens”, a mai arătat Marinică Bănică.

„Pentru toate semiremorcile, am comandat două axe liftante, astfel încât, atunci când vehiculul nu este încărcat la capacitate, să le pot ridica, pentru a plăti taxe reduse de drum, în Turcia, unde acestea sunt stabilite în funcție de numărul de axe.”

Provocări

În primul rând, prețurile. În opinia administratorului Mihai Trans, în spatele reducerii semnificative a tarifelor stau case de expediții care au acceptat cotații foarte reduse, pentru a subcontracta, ulterior, către cărăuși cu parcuri foarte vechi. „Dacă, în trecut, pentru o cursă de 1.200 de kilometri, tariful era de 1.500 de euro, în prezent se achită 1.550 de euro pentru 2.100 kilometri. De asemenea, o cursă care era cotată la 1.200 de euro este plătită, azi, cu 800 de euro.”

În al doilea rând, șoferii. Astăzi, insuficienți și cu doleanțe diferite față de trecut. Un avantaj al unei destinații precum Turcia îl constituie programul, care permite conducătorilor auto să stea 2-3 zile acasă, în fiecare săptămână. „Nu angajez, însă, șoferi decât dacă sunt recomandați. Consider că riscurile sunt prea mari, în caz contrar”, a subliniat Marinică Bănică.

Și, în final, Turcia este o piață a cunoștințelor, unde prietenii se ajută între ei și unde îți găsești locul doar dacă reușești să convingi. „Știu că pot găsi susținere indiferent de oră, dacă mă confrunt cu o problemă, în Turcia. De asemenea, dacă un partener turc mă sună la 12 noaptea, sunt gata să îl ajut. În Turcia, contează relațiile construite în timp”, a concluzionat proprietarul Mihai Trans.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

SECURITATE

Atacuri din interior

Pe măsură ce volumul incidentelor raportat către Serviciul de Informații Incidente (IIS) al TAPA crește și vin informații din tot mai multe țări din lume, se remarcă mai multe tendințe, cum ar fi cazurile rezultate în urma unui „modus operandi" intern. „Atacul intern" clasic reprezintă o provocare pentru orice companie, în special pentru cele în care angajații au acces la bunuri de înaltă valoare, vizate în mod curent de către hoți.

Desigur, personalul care este tentat să încalce legea reprezintă o minoritate foarte mică, dar impactul pierderilor poate fi foarte mare. Recent publicatul „Raport Anual privind Furturile de Marfă", ediția 2019, realizat de către BSI și TT Club și citat de către Vigilant, buletinul informativ al TAPA EMEA, oferă mai multe detalii și câteva sfaturi importante despre acest aspect, considerat a fi o „vulnerabilitate comună".

Angajații reprezintă cea mai importantă resursă a unei organizații, dar, în anumite cazuri, pot reprezenta și un risc intern important. Pe măsură ce organizațiile implementează măsuri din ce în ce mai sofisticate de securitate fizică, procedurală și cibernetică, recrutarea unor „agenți" din interior devine o opțiune din ce în ce mai atractivă pentru cei care încearcă să aibă acces la informații.

Centrul Guvernamental pentru Protecția Infrastructurii Naționale din Marea Britanie (CPNI) definește un astfel de „agent" ca „o persoană care exploatează sau are intenția de a exploata accesul pe care îl are la resursele unei organizații, în scopuri neautorizate."

Un „agent" intern poate fi angajat cu normă întreagă sau parțială, contractor sau, chiar, partener de afaceri. Acesta poate căuta în mod deliberat să se alăture unei organizații pentru a lucra din interior sau poate fi determinat să acționeze la un anumit moment, în timp ce este deja angajat. De asemenea, angajații pot declanșa involuntar riscuri de securitate, prin ignorarea regulilor sau prin încălcarea

165.000 EUR – valoarea medie a pierderilor în cazul furturilor de marfă pentru care s-a raportat ca modus operandi (MO) o acțiune din interior, în prima jumătate 2019.

79 – numărul de incidente raportate către IIS în primele șase luni din 2019 cu MO din interior.

lor deliberată, din cauza presiunii la care sunt supuși la locul de muncă.

Tipuri de acțiuni

Studii oficiale arată că există cinci mari tipuri de acțiuni din interior:

• dezvăluirea neautorizată de informații sensibile
• corupție la nivelul proceselor
• facilitarea accesului unor terțe părți la resursele organizației
• sabotaj fizic
• sabotaj electronic sau IT.

Cele mai frecvente tipuri de acțiuni identificate sunt dezvăluirea neautorizată de informații sensibile (47%) și corupția proceselor (42%). Informațiile demografice indică faptul că, în cea mai mare parte, „agenții" sunt bărbați (82%) și că 49% dintre cazuri au apărut pe grupa de vârstă 31-45 de ani.

Studiul citat a mai arătat că:

• majoritatea acțiunilor au fost făcute de către personal permanent (88%), numai 7% de către contractori și 5% de angajați temporari
• durata acestor acțiuni a fost cuprinsă între mai puțin de 6 luni (41%) și peste 5 ani (11%)
• mai mult de jumătate din cazuri au fost identificate în primul an
• 60% dintre cazuri au implicat indivizi care lucrau la companiile respective de mai puțin de 5 ani
• cele mai multe cazuri din cadrul studiului au fost inițiate chiar de către „agent" (76%), cele de infiltrare deliberată deținând doar 6%
• câștigurile financiare au reprezentat cea mai comună motivație primară (47%).

Recrutare și managementul personalului

Atât personalul mobil (șoferul), cât și cel non-mobil poate reprezenta un risc potențial de securitate într-o companie. Dacă angajarea s-a realizat cu verificarea antecedentelor, riscurile de securitate scad substanțial. Salariul regulat ar trebui, în mod normal, să rezulte în creșterea loialității față de angajator și reducerea riscului de furt.

Investigațiile înainte de angajare vizează verificarea referințelor candidaților și a măsurii în care îndeplinesc

23 – numărul țărilor care au raportat cazuri de acțiuni din interior, în primele șase luni ale anului 2019.

3,4 mil. EUR – cea mai mare valoare a unei pierderi singulare în urma unei acțiuni din interior în primele 6 luni ale anului.

condițiile de angajare. Atunci când se realizează aceste verificări, trebuie stabilit dacă potențialul angajat a ascuns informații importante sau s-a prezentat într-o lumină falsă.

Scopul investigațiilor pre-angajare este de a obține informații despre potențialii angajați sau despre cei existenți (în cazul unor promovări sau schimbări de poziție în cadrul unei organizații) și de a utiliza aceste informații pentru a identifica persoanele care ar putea reprezenta un risc de securitate.

În cadrul unui „screening" inițial, operatorii ar trebui să colecteze următoarele informații pe care, dacă persoana respectivă este angajată, departamentul de resurse umane va trebui să le actualizeze în permanență:

• adresa de domiciliu
• detalii de contact (pot fi verificate?)
• dovada adresei și a identității (factură utilități?)
• copie de pe permisul de conducere sau de pe certificatul de operare pentru echipament
• contact în caz de urgență
• referințe pentru ultimii 5 ani
• cazier judiciar pentru fiecare țară în care a locuit în ultimii 5 ani

9,5 mil. EUR – valoare totală a pagubelor rezultate în urma unor acțiuni din interior, în primele șase luni ale anului 2019.

• (eventual) o verificare a creditelor încheiate.

Monitorizarea permanentă a personalului

În timp ce verificările inițiale se asigură că o organizație angajează personal de încredere, totuși, oamenii, atitudinile lor și circumstanțele se pot schimba, fie gradual, fie ca reacție la anumite evenimente.

Studiile arată că 75% dintre acțiunile interne au fost făcute de către persoane care nu aveau intenții rele la angajare, dar care și-au schimbat optica în timp.

În multe cazuri, angajatul care a întreprins un astfel de act se afla în cadrul organizației respective de mai mulți ani.

Astfel, ar trebui realizate evaluări regulate de performanță. În timp ce performanțele pot fi administrate mult mai atent, schimbările de circumstanțe în ceea ce privește angajații pot fi identificate în cadrul unui proces care poate include, dar nu se limitează la: schimbări în relațiile personale, schimbarea adresei, schimbări în situația financiară sau schimbări ale abilităților de a-și exercita rolul, cum ar fi suspendarea permisului de conducere etc.

În timp ce toate acestea se pot aplica tuturor angajaților, personalul de securitate, în mod particular, poate deveni vulnerabil atunci când se schimbă circumstanțele – poate fi integritatea lor compromisă prin mită, de exemplu?

În timp ce acest studiu se concentrează în special pe riscul de furt de marfă, principiile identificate pot viza și riscurile de furt de vehicule, de trailere, de șasiuri, de containere, de identitate sau de combustibil.

În ceea ce privește personalul mobil (șoferii), în practică, acestora li se dă acces complet la:

• un autovehicul (și trailer/container) sau un bun foarte valoros, de până la 100.000 de euro

• informații valoroase despre companie/client/încărcătură

• marfa în sine, care poate fi foarte valoroasă

• reputația companiei, fiind reprezentanții acesteia în fața clienților.

Angajații temporari

În orice afacere, vor exista inevitabil perioade de vârf, situații în care este necesară angajarea temporară de personal, uneori chiar foarte „din scurt”.

26,5% dintre incidente au fost raportate în Rusia.

Acestea sunt situațiile în care operatorii trebuie să aibă implementat un proces foarte robust. Presiunea comercială și operațională nu ar trebui să înlăture necesitatea realizării unor verificări preliminare atente, în special să se afle dacă persoanele vizate au fost concediate anterior și care au fost motivele.

Atunci când este folosită o agenție de recrutare, asigurați-vă că înțelegeți complet și sunteți mulțumiți de procedurile lor de verificare. Ce anume verifică și în ce mod? Sunt capabili să vă satisfacă cerințele înainte ca angajatul temporar să ajungă la dumneavoastră? Care sunt termenii și condițiile agenției? Oferă vreo acoperire de responsabilitate dacă unul dintre angajații temporari pe care îi furnizează fie nu este capabil să își realizeze sarcinile, fie cauzează pierderi din neglijență?

Controale de management

Fără a fi exhaustivă, iată o listă a elementelor cheie care trebuie controlate:

• Angajații dvs. au acces la premisele, sistemele sau datele clienților? În ce măsură și pe ce bază este necesar și acordat acest acces? Clientul are cerințe de securitate? Sunteți în stare să îndepliniți, administrați și să controlați aceste cerințe pentru personalul respectiv?

• Accesul la uniforma companiei. Adesea, este preferabil ca atât personalul permanent, cât și cel temporar să poarte uniforma companiei. De la

Un nou sistem de taxare în Cehia
de la 1 decembrie 2019?

EASY!

DKV vă duce
la destinație ușor și rapid

/ Din septembrie, proces de înregistrare online, rapid și convenabil
/ Cele mai bune sfaturi, informații și consultanță de la EXPERTUL în taxe
/ Trecere ușoară la DKV BOX EUROPE, imediat ce va fi posibil

You drive, we care.

DKV

31 din cele 79 de incidente s-au produs prin atacuri asupra camioanelor aflate în cursă.

recunoașterea mărcii, la perspectiva satisfacerii clienților, acest lucru poate fi benefic. Dar trebuie să se acorde atenție controlului asupra acestor uniforme. De exemplu, ar putea un angajat temporar să folosească uniforma pentru a reprezenta în mod fals compania, pentru acces la premise, vehicule sau marfă?

• Acces la legitimații de serviciu. Legitimațiile de identificare sunt implementate ca măsuri de control de securitate. Unele dintre acestea pot oferi acces la zone cu acces restricționat. Trebuie luate în considerare controale stricte pentru monitorizarea și administrarea acestor legitimații. Este posibil ca angajații să utilizeze legitimațiile altora? Angajații temporari au nevoie de o legitimație de acces complet, sau li se limitează accesul?

Aveți în vedere un sistem anonim de raportare care să permită personalului să semnaleze incidentele de securitate sau problemele pe care le au. Această sursă de informații poate fi extrem de valoroasă pentru operator, pentru o mai bună înțelegere a riscurilor existente în cadrul personalului.

Social media și comunicațiile

Social media reprezintă un risc de securitate în creștere. În special în rândul personalului mobil, aplicațiile social media sunt folosite în mod frecvent ca modalități de a ține legătura cu prietenii, familia și colegii. Toate postările, însă, sunt sensibile la localizare și au potențialul de a divulga o serie de date valoroase de securitate. Dacă includ data, ora și locația pot, de exemplu, să arate că șoferul nu se află la bordul vehiculului.

Personalul non-mobil este, la rândul său, susceptibil de astfel de riscuri și este capabil să împărtășească, fără voie, informații valoroase. Dacă, de exemplu, se laudă prietenilor că descarcă un container cu bunuri valoroase sau ultimul răcnet în materie de jocuri video, acest lucru are potențialul de a atrage atenția eventualilor hoți.

În timp ce poate fi greu să restricționeze personalul în a folosi platformele de social media, operatorii ar trebui să se gândească să organizeze traning-uri de creștere a conștientizării riscurilor de împărtășire a informațiilor și a modului în care acestea pot fi folosite, în cazul în care încap pe mâinile cui nu trebuie.

Dar nu este indicat să uităm nici de metodele tradiționale de comunicare. Training-urile trebuie să aibă în vedere și riscurile de divulgare involuntară a informațiilor către străini. Conversațiile cu terți despre marfa pe care o manipulați sau transportați, sau despre încărcările regulate dintr-un anumit loc, despre întârzierile suferite într-o anumită locație pot fi valoroase pentru structurile de crimă organizată. Nu puteți ști niciodată cine vă ascultă conversațiile!

La nivel operațional, informațiile despre ce marfă se află în ce camion trebuie protejate oricând este posibil. Această informație este extrem de valoroasă. În timp ce este foarte util ca documentele care vizează aceste aspecte să se afle la îndemână în dispecerat, nu puteți ști ce vizitator poate să le vadă întâmplător. Și nici dacă intențiile sale sunt oneste. Aceste informații și documente ar trebui ferite de privirile publicului ori de câte ori este posibil.

Instrucțiunile sunt o parte critică a procedurilor de management al securității, în special în ceea ce privește personalul temporar. În timp ce ar trebui, în general, să fie mai prudent să oferi doar un minimum de informații posibil pentru realizarea unei anumite sarcini, instrucțiuni clare ar trebui să fie furnizate în ceea ce privește:

• rutele
• procesele privind documentația
• procesele și așteptările privind comunicațiile
• procedurile companiei în ceea ce privește securitatea.

Oferirea unei game mai largi de informații, inclusiv legate de securitate, ar trebui evitată pe cât posibil. De exemplu, informațiile privind localizarea camerelor de supraveghere pot fi foarte dăunătoare, de asemenea, cele despre momentele în care echipamentele de securitate sunt dezafectate sau în operațiuni de întreținere. Iar orice slăbiciuni cunoscute în ceea ce privește securitatea – un gard rupt sau o poartă inoperabilă – trebuie supravegheate cu strășnicie.

De asemenea, trebuie „păzite” cu atenție și informațiile privind specificația vehiculelor și echipamentele acestora. De exemplu, dacă departamentul de mentenanță dezvăluie involuntar informații despre tehnologia de securitate montată pe camion, acest lucru genera vulnerabilități. Localizarea unor elemente precum dispozitivele de urmărire GPS sau a surselor lor de alimentare poate fi foarte valoroasă pentru cineva care are intenția să fure marfa sau vehiculul.

În ceea ce privește personalul din depozite, deși profilul se schimbă puțin, majoritatea principiilor menționate rămâne valabilă.

sursa: Vigilant

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

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
şi distribuitor
www.ford-trucks.ro

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

INFRASTRUCTURĂ

Ultimul lot al Centurii București Sud, contractat

Lotul 1 al viitoarei Autostrăzi de Centură București Sud, ultimul din cele trei scoase la licitație de CNAIR în anul 2017, a fost încredințat spre construire companiei turcești Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret.

Având o lungime totală de aproximativ 17 km, Lotul 1 cuprinde Sectorul 1, de 0,7 km, aferent Centurii Nord, și Sectorul 2, de 16,23 km, aferent Centurii Sud. Valoarea contractului este de 830,7 milioane de lei (175 de milioane de euro), fără TVA, reprezentând aproximativ 90% din suma estimată în caietul de sarcini.

Lotul 1 pornește de la Autostrada A2 și ajunge în apropiere de Jilava, de unde se continuă cu Lotul 2, în lungime de 16,3 km, al cărui contract a fost semnat de CNAIR, în luna martie, cu aceeași firmă turcească. Valoarea Lotului 2 este de aproximativ 750,9 milioane de lei (circa 162 de milioane de euro), fără TVA. Durata ambelor contracte este de 12 luni pentru proiectare și 2 ani și 6 luni pentru execuția lucrărilor.

52 de km, gata în 2022

Contractul pentru Lotul 3, de 18 km, care pornește de la Clinceni până dincolo de intersecția cu A1 din zona Ciorogârla, a fost semnat, la mijlocul lunii aprilie, cu Asocierea Aktor-Euroconstruct Trading. În valoare de aproximativ 853,5 milioane de lei (circa 180 de milioane de euro), fără TVA, contractul are o durată de 12 luni pentru proiectare și 2 ani și 6 luni pentru desfășurarea lucrărilor.

Capitala va avea o nouă variantă ocolitoare pe partea de sud, dar de data aceasta la nivel de autostradă, în lungime de circa 52 de km, care va uni A1, DN6, DN5, DN4 și A2. Realizarea autostrăzii va fi gata abia în anul 2023, deoarece 12 luni sunt rezervate activității de proiectare și 2 ani și 6 luni pentru execuția lucrărilor. Potrivit contractului, perioada de garanție a lucrărilor este de 5 ani (60 de luni). Această autostradă va asigura conexiunea cu rețeaua TEN-T, respectiv coridorul IV Pan European, între A1 București-Pitești și A2 București-Constanța.

Tren la Aeroportul Otopeni, pentru „Euro 2020”

Lucrările la cei 3 kilometri de cale ferată ce vor conecta Aeroportul „Henri Coandă” Otopeni de linia existentă dinspre Gara de Nord București până la Halta Odăilor, aflată în câmp, au început în septembrie, iar constructorul promite că vor fi gata până în luna mai, anul viitor. Investiția va costa aproximativ 400 de milioane de lei, iar calea ferată va cuprinde și un viaduct lung de 1,5 kilometri, ce va supratraversa DN1 în zona aeroportului.

Lucrările vor fi gata în luna mai a anului viitor, până la Campionatul European de Fotbal „Euro 2020”. Proiectul de conectare a Aeroportului Otopeni la rețeaua feroviară va fi realizat de Asocierea Arcada-ISPCF-DB Engineering & Consulting GmbH. Contractul câștigat prin licitație a cuprins 2 luni de proiectare, iar cele 12 luni prevăzute pentru execuție vor fi reduse, prin asumarea constructorului, la 9 luni.

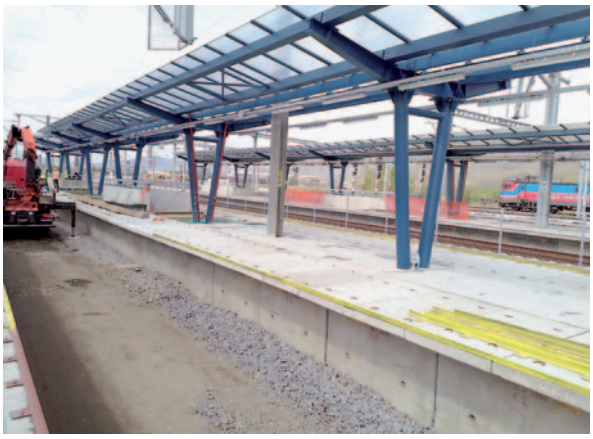
În paralel, CFR desfășoară un contract cu PORR Construct pentru dublarea liniei de cale ferată (8 km) între stațiile Mogoșoaia și Balotești, proiect în valoare de 50,5 milioane de lei, cu finanțare asigurată din fonduri de la Bugetul de Stat.

Primele restricții auto

Compania Națională de Aeroporturi București (CNAB) a anunțat primele restricții de circulație și îi sfătuiește pe călători să meargă mai ales cu autobuzele la aerogară. Astfel, accesul spre aeroport a fost deviat pe breteaua imediat următoare față de cea inițială, iar, pentru ieșirea din aeroport, prioritatea de circulație în sensul giratoriu o au vehiculele care ies din aeroport.

Fonduri europene pentru podul peste Dunăre, la Brăila

Comisia Europeană a aprobat alocarea de fonduri nerambursabile în valoare de 363 de milioane de euro pentru construirea Podului suspendat peste Dunăre, în zona Brăila-Tulcea, din totalul de 550 de milioane de euro (2,57 miliarde de lei) cât costă inves-



tiția. Podul va fluidiza circulația între Brăila, Galați, Tulcea și Constanța, deservind traficul de tranzit internațional de mărfuri și de persoane de pe teritoriul României și asigurând o mai bună mobilitate și conectivitate la nivel inter-regional.

Proiectul, în lungime totală de 23,461 km, prevede construirea podului în lungime de aproape 2 km, plus 17 km de drum principal între Brăila și Jijila, 2 viaducte de acces de 90 m fiecare, un drum de legătură (racord cu Măcin), de 4,4 km, un pasaj, 12 poduri, 23 de structuri casetate, un centru de întreținere și operare, un nod rutier, 7 intersecții la nivel (5 giații și 2 intersecții în T) și o stație de taxare. Podul suspendat peste Dunăre va avea o deschidere centrală de 1.120 m și două deschideri laterale de 490 și, respectiv, 365 m. Termenul de execuție pentru pod este anul 2022.

Proiectul începe la nord de municipiul Brăila, din intersecția DN2B Buzău-Brăila-Galați cu șoseaua Baldovinești (km 110 al DN2B), intersectează DJ221B, traversează DN22B Brăila-Galați și Dunărea în zona km 166, după care realizează legătura cu DN22 Râmnicu Sărat-Brăila-Tulcea (km 108), la nord de localitatea Jijila. După traversarea Dunării, traseul va face legătura cu DN22, între localitățile Smârdan și Măcin, printr-un drum de legătură.

Contractul pentru Lotul 3 Lugoj-Deva, reziliat

CNAIR a reziliat contractul pentru Lotul 3 al Autostrăzii Lugoj-Deva, sector care trebuia deschis circulației la mijlocul lunii august, dar antreprenorul nu a acceptat majorarea, de la 4 la 10 ani, a perioadei de garanție a lucrărilor – găsite oricum neconforme. Ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, a declarat că reprezentanții CNAIR au emis o „factură de penalități în cuantum de 73 de milioane de lei, pentru neremedierea unor neconformități la timp și pentru întârzierile din contract”.

Însă 94% din valoarea contractului i-a fost plătită constructorului spaniol, motiv pentru care ministrul a anunțat că se va îndrepta penal împotriva consultantului și a managementului CNAIR – care a făcut plățile și nu a trimis reprezentanții CESTRIN (Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică) să verifice calitatea lucrărilor. „Mai avem garanția de bună execuție de 58 de milioane de lei și a mai fost deschisă o factură de penalități de 6,3 milioane de lei”, a arătat ministrul.

CNAIR finalizează lucrările de 6%

Răzvan Cuc promite că lucrările nefinalizate de constructorul spaniol (6%) vor fi executate de CNAIR, în regie proprie. Pentru aceasta, însă, lotul trebuie să intre, practic, în posesia Companiei de Drumuri. Numai că antreprenorul a amenințat că dă în judecată CNAIR. Și, astfel, sectorul de autostradă în lungime de 21 de km este blocat în instanță.

Șantier deschis, la Pasajul Domnești

Ministerul Transporturilor a emis cea de-a doua autorizație de construire necesară realizării Pasajului suprateran pe DJ602-Centura București-Domnești. Antreprenorul, asocierea Straco Grup-Comnord-Specialist Consulting, are, acum, front de lucru. Valoarea totală a contractului este de 91,6 milioane de lei, fără TVA, din care 10%, respectiv 8,1 milioane de lei, pentru „diverse și neprevăzute”. Sursa de finanțare este asigurată din fonduri externe nerambursabile. Durata de execuție a lucrărilor este de 24 de luni.

10 oferte pentru S4 a Autostrăzii Sibiu-Pitești

Zece companii și asocieri au depus oferte pentru proiectarea și execuția Secțiunii 4 Tigveni-Curtea de Argeș a Autostrăzii A1 Sibiu-Pitești, pe care va fi realizat tunelul Momâia, de 1,35 km, primul tunel montan de autostradă din România. În lungime de aproape 10 km, această porțiune de autostradă are o valoare estimată la peste 2 miliarde de lei, fără TVA (circa 425 de milioane de euro). Perioada de execuție este de 5 ani și 4 luni, dintre care un an și jumătate pentru proiectare și 3 ani și 8 luni pentru execuție. Garanția lucrărilor este de 5 ani, cu posibilitatea de majorare până la 10 ani.

CNAIR a semnat un singur contract din această autostradă: în 14 aprilie, pentru Secțiunea 1 Sibiu-Boița, de 13 km. Licitația pentru Lotul 4 a fost lansată la 1 februarie 2019. Tronsonul adiacent, Secțiunea 5 Curtea de Argeș-Pitești, de 30,35 km, a fost scos la licitație în iulie 2017, dar încă nu există un câștigător desemnat.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

DRUM cu prioritate... spre INTEGRITATE!

A fost vremea concediilor, a vacanțelor și a relaxării. Mulți dintre noi au străbătut drumurile țării, fie pentru a petrece în țară timpul liber, fie pentru a o tranzita spre alte destinații. Am plecat cu inima deschisă la drum, cu gândul la odihnă, la soarele arzător, la marea care ne îmbrățișează cu valurile ei, sau la muntele care ne oferă aerul său ozonat...

Și pentru că traficul a devenit foarte aglomerat în această perioadă, pentru că oboseala și-a spus cuvântul, am auzit sau am văzut, adesea, fie că vorbim de presa audio-vizuală sau cea scrisă, titluri care „înroșesc" ecranele sau ziarele: *„Accident grav soldat cu 3 morți...", „TIR răsturnat pe Valea Oltului, șoferul este grav rănit", „A părăsit banda de mers și a intrat pe contrasens, lovind frontal...", „A încercat să facă un live la volan și... "* sau *„Viteza ucide din nou... "*

Tot viteza „a creat probleme" și unei persoane care tranzita județul Neamț, în localitatea Bicaz, localitate frumoasă, de munte, unde se pare că „a furat-o peisajul", apăsând prea tare pedala de accelerație. Doar că, în loc să își recunoască greșeala, a adoptat o atitudine non etică. Polițiștii, însă, au dat dovadă de INTEGRITATE profesională.

*În fapt, la data de 19 iunie 2018, inculpatul B.I. a oferit către doi agenți de poliție sumele de 50 de euro și 200 de lei, pentru a dispune aplicarea unei sancțiuni contravenționale mai ușoare, fără suspendarea dreptului de a conduce, pentru conducerea unui autovehicul cu viteza de 124 km/h în localitate. Fapta constituie infracțiunea de **dare de mită.***

Procurorul din cadrul Parchetului de pe lângă Tribunalul Neamț a întocmit rechizitoriul prin care a dispus trimiterea în judecată a lui B.I., cercetat sub aspectul săvârșirii infracțiunii de **dare de mită**.

Dosarul a fost inițiat ca urmare a denunțului depus la DGA-SJA Neamț de către doi agenți de poliție din cadrul IPJ Neamț-Serviciul Rutier-Biroul Drumuri Naționale și Europene Bicaz.

Poate a fost inspirat de celebrul refren *„NU ne mai trageți pe dreapta..."*, însă polițiștii nu s-au lăsat intimidați de încercările lui de a-i mitui și a eluda legea și au acționat cu profesionalism și fermitate.

Ei au înțeles care este misiunea lor și au înțeles că ***luarea de mită*** se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani, aspect pe care, însă, nu l-a înțeles persoana care a încercat să îi mituiască. Poate ar fi trebuit să știe și să înțeleagă că ***darea de mită*** se pedepsește, conform art. 290 Cod penal, cu închisoare de la 2 la 7 ani.

Loredana-Florentina Marin

Dacă toți am înțelege ce înseamnă să fim onești, să fim corecți, să respectăm legea, am putea întâlni în drumul nostru doar „indicatoare" de tipul „Drum cu prioritate... spre INTEGRITATE!"

Loredana-Florentina MARIN
comisar de poliție

Un sediu nou, aproape de clienți

COMPANIILE GERMANE, DEZAMĂGITE DE ROMÂNIA

AHK România a realizat un sondaj în rândul companiilor cu capital german din România privind situația economică pe plan local și așteptările investitorilor. Conform rezultatelor, așteptările companiilor germane în ceea ce privește situația economică actuală și viitoare din România sunt tot mai mici, în ciuda creșterii economice de circa 4%, anul trecut. Această tendință negativă se manifestă încă din 2017 și plasează România pe ultimul loc în ECE, din acest punct de vedere. Marea majoritate a celor chestionați apreciază negativ situația și evoluția branșei în care activează și privește cu mare îngrijorare către viitor. În ceea ce privește așteptările, rezultatele suntm pentru prima dată din 2009 încoace, negative (19% mai bine, 41% neschimbate, 40% mai rău). Investitorii germani sunt deosebit de nemulțumiți în privința disponibilității personalului calificat (69%), de măsurile pentru combaterea corupției (78%), dar și de modernizarea structurilor administrative (65%) și infrastructura rutieră (76% nemulțumiți și foarte nemulțumiți). România se plasează pe ultimul loc în regiune, la acest ultim capitol.

De menționat că s-a deteriorat semnificativ și percepția legată de predictibilitatea politicilor economice (89% nemulțumiți și foarte nemulțumiți), combaterea corupției și a criminalității, dar și cu privire la stabilitatea politică și socială, criterii unde România se clasează, anul acesta, de asemenea, pe ultimul loc în regiune.
Companiile chestionate estimează situația proprie ca fiind mai rea față de anul trecut și își scad așteptările semnificativ. Astfel, spre exemplu, numărul celor care vor să angajeze personal a scăzut de la 52% în 2018 la 34%, iar față de 5% în 2018 anul acesta sunt 18% cei care spun că vor reduce numărul de angajați. Și în ceea ce privește intențiile de investiții, numărul celor care vor să reducă investițiile a crescut de la 15% la 26%. Este interesant și faptul că numeroase companii se așteaptă la un regres al activității de export.

STOCUL INDUSTRIAL A DEPĂȘIT PRAGUL DE 4 MILIOANE MP ÎN S1

Stocul industrial modern din România a depășit 4 milioane de metri pătrați în S1 din 2019, o dată cu livrarea a 240.000 mp, iar până la sfârșitul anului 2020 urmează a fi livrați încă aproape un milion de metri pătrați, arată datele „Romania MarketView H1", cel mai recent raport al CBRE România. Din stocul modern total de 4 milioane mp de spații industriale, o suprafață totală de 55% se află în orașele regionale. Bucureștiul deține restul de 45%, rămânând, astfel, cu aproape jumătate din totalul stocului, cea mai dorită zonă din România de către dezvoltatorii de spații industriale. Dezvoltările industriale sunt răspândite în zona Bucureștiului, în special aproape de autostrăzi, în zona de vest fiind concentrată cea mai mare parte a proiectelor, respectiv 73% din stocul modern din capitală. Zona de nord se dezvoltă treptat și se conturează ca următorul hub industrial al orașului, având, momentan, 15% din totalul stocului de spații moderne. În ceea ce privește suprafața totală care va fi livrată în orașele regionale, zona centrală a României și partea de vest și nord-vest a țării au obținut votul de încredere al dezvoltatorilor, cu 55%, respectiv 25% din livrările planificate. Până la sfârșitul anului 2020, urmează a fi finalizată o suprafață totală de aproximativ 580.000 mp de spații industriale, care include atât proiecte în construcție, cât și proiecte planificate.

GEBRÜDER WEISS ROMÂNIA INVESTEȘTE ÎN OAMENI

Cu ocazia sărbătoririi unui sfert de secol de prezență pe piața autohtonă, logisticianul cu origini austriece a decis să implementeze un proiect cu finanțare europeană, în valoare de 1,95 milioane de lei, 50% prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020. Numele proiectului este „Performanță și inovare prin formare profesională a angajaților (Perform-IN)", valoarea sa totală fiind de 1,95 milioane de lei, dintre care 916.233 lei reprezintă valoarea co-finanțării Uniunii Europene. Perioada de implementare va fi cuprinsă între 12 august 2019 și 11 februarie 2021. Sunt vizați 177 de angajați, cu accent pe județele Brașov, Sibiu, Bacău, Cluj, Giurgiu, Constanța, Dolj și Arad, iar scopul este dezvoltarea competitivității și inovării în sectorul prioritar al distribuției, prin facilitarea accesului angajaților la programe de învățare pe tot parcursul vieții și investiția directă în dezvoltarea competențelor în rândul forței de muncă active. Angajații vor beneficia de programe de formare, vor dobândi o calificare (stivuitoriștii) și își vor îmbunătăți cunoștințele, competențele și aptitudinile în domenii precum competențe sociale, civice și tehnologia informației.

DUNWELL ȚINTEȘTE TRANZACȚII DE PESTE 100.000 MP

Compania Dunwell a obținut o cotă de 35% din piața intermedierilor de spații logistice și industriale în primul semestru (S1), cu tranzacții de aproximativ 45.000 mp, și țintește cifra de 100.000 mp până la sfârșitul anului, consolidându-și, astfel, poziția în topul celor mai mari agenții de consultanță imobiliară din România. Au fost tranzacționate atât spații de depozitare, cât și viitoare unități de producție, reprezentând extinderi, relocări sau proiecte noi. Suprafața medie tranzacționată în prima jumătate a anului ridicându-se la 5.000 mp. Potrivit datelor Dunwell, în prima jumătate a lui 2019, în piața industrială s-au tranzacționat circa 280.000 mp, din care peste 125.000 mp au fost realizați de către agențiile de consultanță imobiliară, diferența reprezentând tranzacții directe ale dezvoltatorilor. Aproximativ 50% din totalul tranzacțiilor din primul semestru au fost realizate în locațiile din București, 70% dintre acestea fiind încheiate de agențiile de consultanță. Alte zone de tranzacționare sunt Timișoara și Ploiești. Pentru anul în curs, Dunwell estimează că volumul tranzacțiilor va fi similar cu cel din 2018 și se va situa la peste 500.000 mp, realizate atât de agenții, cât și direct cu dezvoltatorii.

INTERES PENTRU ZONELE ÎNVECINATE CLUJULUI

Județul Cluj a devenit un exemplu de urmat în ceea ce privește dezvoltarea economică și imobiliară a zonei. Recent, apetitul investitorilor s-a extins și pentru orașele din apropiere, aflate pe o rază de aproximativ 50 km. Un teren de 26 ha, cu titlu de parc industrial, a fost scos la vânzare în orașul Ocna Mureș, potrivit CBRE, companie ce a obținut mandat de exclusivitate pentru dezvoltarea zonei de retail și industrial. Terenul este situat în partea de nord a Ocnei Mureș, în vecinătatea cartierului rezidențial Mălinului, pe amplasamentul fostei Uzine de Sodă. „Viitorul proiect din Ocna Mureș este o alternativă competitivă din punct de vedere investițional față de orașe precum Turda, Cluj-Napoca sau Târgu Mureș, având în vedere localizarea la doar 8 km distanță față de nodul rutier Unirea al autostrăzii A10 și la circa 50 km față de Cluj-Napoca, precum și infrastructura existentă și utilitățile disponibile”, a explicat Valentin Popescu, senior consultant în cadrul departamentului Land Development al CBRE România. Terenul dispune de o suprafață totală de 26 ha iar, pentru o parte din aceasta, compania CBRE România discută cu mai mulți operatori de food, comerțul modern în Ocna Mureș fiind slab dezvoltat.

PUBLICITATE

STILL ROMÂNIA

Un sediu nou, aproape de clienți

La un an după aniversarea a 10 ani de prezență directă în România, STILL s-a mutat într-un sediu nou, adaptat nevoilor de dezvoltare pe care producătorul de echipamente le are, pe plan local.

Chiar dacă ultimul an a fost caracterizat de reduceri în multe zone, reprezentanții STILL privesc tendința ca pe una normală într-un ciclu economic, după 8 ani de creștere continuă, și estimează că, pe termen mediu și lung, nevoia de echipamente se va mări, în contextul majorării consumului și a tranzacțiilor în comerțul internațional. De aceea, noul cartier general din România, situat în comuna Dragomirești, lângă București, într-o zonă puternic dezvoltată din punct de vedere logistic, va așeza compania în poziția de care avea nevoie pentru a putea oferi, pe plan local, servicii de o calitate similară celor din vestul Europei.

„Este o zi specială. La un an de la aniversarea a 10 ani în România, trăim un nou moment foarte important pentru echipa STILL, inaugurarea unui sediu nou. Atunci când am intrat în clădire, am apreciat atmosfera, design-ul, decorațiile, fotografiile. În această clădire este, deja, prezentă o «inimă STILL». Trăim vremuri interesante și provocatoare și sunt convins că noul sediu ne va ajuta să continuăm ca o afacere de succes în România”, a declarat Frank Mueller, senior vicepresident region Eastern Europe, NME, Africa STILL. Oficialul STILL a ținut să sublinieze faptul că România reprezintă o piață foarte importantă pentru producătorul german, în special din două motive. „În primul rând, a fost o piață în creștere pentru mulți ani, în condițiile în care vorbim despre o țară mare, cu o populație numeroasă, iar, în acest context, ne asumăm că, pe termen mediu și lung, potențialul pentru afacerea noastră va crește. În acest context, investiția într-un sediu nou reprezintă o decizie strategică generală. În al doilea rând, avem un portofoliu semnificativ de clienți importanți, prezenți pe plan local, pentru care oferim soluții la nivel mondial. În mod normal, clienții care operează locații cheie în România se așteaptă să beneficieze de același standard al serviciilor ca în Germania sau Franța”, a precizat Frank Mueller.

La rândul său, Marek Juhas, managing director STILL România, a precizat că decizia de a muta activitatea într-un sediu nou, semnificativ mai mare, are în vedere necesitățile de dezvoltare ale companiei pentru un orizont de 5-10 ani, perioadă în care piața românească de profil se va majora, în ciuda evoluției actuale. „Noul sediu ne va ajuta mai ales în ceea ce privește internalizarea proceselor logistice, pe care am ajuns la

Cifre relevante

2.031 mp spațiu depozit
255 mp birouri
219 mp spații tehnice și sanitare

concluzia că este mult mai eficient să le operăm în propriul depozit, pentru a oferi un serviciu premium către clienți", a menționat Marek Juhas, arătând că, în acest context, capacitatea depozitului a fost extinsă de 3 ori, față de vechea locație.

Date despre piață

Piața înregistrează, în prezent, evoluții modeste, față de 2018, în toată Europa, iar cadrul economic actual pune presiune pe industria echipamentelor pentru depozitare. „Ceea ce am văzut și a fost, inclusiv, comunicat recent de către cartierul general, este o conjunctură economică internațională care creează presiune pe segmentul nostru de piață. Tendința nu este valabilă doar pentru România, ci pentru întreaga Europă, și va fi o provocare. În acest context, este dificil să previzionezi care va fi evoluția pieței până la sfârșitul anului. Probabil că scăderea va fi una de două cifre", a apreciat Frank Mueller, menționând că România nu este diferită, din punctul de vedere al așteptărilor, de alte țări europene.

Pe de altă parte, managing directorul STILL România a ținut să sublinieze că este normal ca 2019 să fie unul mai slab, în condițiile în care, în 2018, creșterile au fost extreme. Piața se află, încă, la un nivel înalt, chiar dacă în scădere.

Cert este că atât în România, cât și în celelalte state europene, marile corporații s-au așezat într-o zonă de așteptare privind investițiile, situația fiind larg răspândită în multe industrii. „Ne-am bucurat de 8 ani de creștere dinamică, în Europa și în lume, și nu ar trebui să fim surprinși dacă înregistrăm o reducere. Nu vedem niciun motiv pentru care să modificăm strategia la nivel european, ținând cont de faptul că ne confruntăm, de multe decade, cu cicluri economice, de care ținem cont. O cădere ocazională a pieței nu poate schimba strategia pe termen lung", a concluzionat Frank Mueller.

Vine vremea pentru soluții automatizate... chiar și în România

La nivel internațional, ne confruntăm cu o criză a forței de muncă, iar soluțiile noi intră în prim plan, în acest context. Chiar dacă tendința nu este la fel de puternică în România, în comparație cu state din vestul Europei, începe să se manifeste și aici. „Totul se derulează accelerat, în ultimul timp. Dorim livrări mai rapide, consumul crește și se impune automatizarea atât în producție, cât și în logistică, pentru a face față termenelor", a apreciat Marek Juhas. Studii de piață realizate la nivelul STILL arată că, pe termen mediu și lung, comerțul internațional și mișcarea fizică a bunurilor vor continua să crească, ceea ce va genera cerere, în zona echipamentelor. Iar nevoile vor crește chiar mai abrupt, în zona soluțiilor automatizate.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

Intervenții umanitare, în Siria și Yemen

În urmă cu câteva luni, vă povesteam, în linii generale, despre logistica intervențiilor umanitare ale Comitetului Internațional al Crucii Roșii (ICRC). În cele ce urmează, vă vom prezenta mai multe detalii concrete ale intervențiilor realizate în Siria și în Yemen de către acest organism internațional umanitar.

Conform prezentării reprezentanților Crucii Roșii, intervenția umanitară în Siria este supusă mai multor provocări și constrângeri.

În primul rând, este vorba de accesul la teritoriile acestei țări. Pe cale rutieră, granița cu Iordania a fost închisă în 2013 și redeschisă în 2018. Frontiera cu Turcia a fost utilizată doar o singură dată, situația fiind foarte complicată în zonă. Pe de altă parte, pentru că flota rusească utiliza portul Tartous din Siria, restul traficului era redirecționat în mod regulat către Latakia sau chiar Beirut. Începând din 2016, a fost pusă la punct o nouă rețea de distribuție de alimente, prin Liban, implicând convoaie rutiere din Beirut către Tartous și Damasc.

Din punct de vedere al procedurilor, există regulamente vamale și proceduri de import foarte greoaie, care implică aprobări ministeriale, durând aproximativ un an să se obțină autorizația de import rutier. Astfel, unele transporturi de produse medicale au stat blocate în Iordania cu lunile. Ca să nu mai vorbim despre provocările legate de securitate, Siria fiind singura țară din lume în care ICRC folosește vehicule blindate.

Dar nu numai atât. Au existat provocări și din punctul de vedere al personalului, existând restricții în privința naționalității acestuia. Iar economia locală slăbită, problemele legate de fonduri, transferuri bancare și rata de schimb au îngreunat foarte mult achizițiile locale. De asemenea, au existat probleme și în ceea ce privește disponibilitatea combustibilului pentru flota existentă.

Activități medicale în Siria

Dar ce a făcut, în mod concret, Crucea Roșie pentru Siria?

În primul rând, strategia ICRC în domeniul sănătății a identificat cinci arii strategice de interes:

• Activități principale de prim ajutor și chirurgie pentru răniții în conflicte armate, servicii medicale pentru prizonieri și recuperare fizică.

• Intervenții în cazul unor nevoi medicale ale indivizilor afectați de către conflictele armate sau de alte situații violente.

• Asigurarea continuității îngrijirilor medicale și abordarea integrată a acestora.

• Consolidarea calității îngrijirilor medicale.

• Integrarea serviciilor medicale cu alte activități ICRC.

De exemplu, echipele logistice medicale ale ICRC în Siria sunt compuse din: 1 delegat „medlog" (logistică medicală), 2 farmaciști, un asistent import, 1 asistent distribuție, 4 responsabili depozit, 1 angajat depozit, 15 încărcători/descărcători. ICRC operează în Siria 4 depozite de materiale medicale și mai multe puncte de intervenție, în special în vestul țării.

Astfel, în 2017, de exemplu, au fost livrate materiale medicale către 150 de destinatari din 11 orașe din Siria.

ICRC în Yemen

În Yemen, ICRC deține structuri în cinci locații diferite, totalizând 4.362 mp de depozite medicale, 12.343 de de-

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

pozite generale, o capacitate de benzină de 2.200 l, 138.500 l capacitate motorină, 49 de generatoare electrice, 133 de persoane și 102 vehicule.

Provocările cărora trebuie să le facă față programele medicale ICRC în Yemen includ:

• sensibilitatea produselor (este nevoie de lanț frigorific și temperatură controlată)
• medicamente contrafăcute
• calitate
• medicamente controlate
• lipsa de predictibilitate
• datele de expirare ale medicamentelor
• procesul de import.

Yemen deține cel mai mare buget în cadrul programelor medicale ICRC – 15 milioane franci elvețieni costuri directe. Serviciile Crucii Roșii includ prim ajutor și îngrijiri pre-spitalizare, organizarea și operarea de spitale, centre de dializă, realizarea de planuri de intervenție.

Medicamentele contrafăcute ucid

Pentru că tot a venit vorba despre medicamentele contrafăcute, ICRC trage un important semnal de alarmă în privința acestui fenomen, subliniind câteva dintre consecințele sale nefaste:

• Nigeria, 1995 – 2.500 de decese în urma vaccinurilor contrafăcute
• 129.000 decese ale unor pacienți chinezi raportate în 2001
• un studiu realizat în 2001 în regiunea Asiei de Sud-Est a arătat că 38% din cele 104 medicamente antimalarie studiate nu conțineau nicio substanță activă
• Olanda, 2006 – Tamiflu fără nicio substanță activă
• Panama, 2006 – 100 de decese, în special copii, cauzate de un sirop de tuse contaminat
• Nigeria, 2008 – 80 de copii decedați din cauza unui sirop de tuse contaminat.

În acest context, ICRC a elaborat un plan de măsuri de asigurare a calității produselor medicale, pentru minimizarea riscurilor:

• Majoritatea achizițiilor sunt centralizate la Geneva (în funcție de categorie).
• Sunt plasați experți în cadrul centrelor logistice din teritoriu, care au stocuri regionale (operatori logistică medicală, farmaciști).
• Achizițiile se realizează de la furnizori verificați, care au implementat sisteme puternice de asigurare a calității.
• La nivel de țară, există farmaciști certificați.
• Achiziții numai de la producători verificați.

traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU

130 de Mercedes-Benz Citaro Hybrid, în București

RUTE NOI WIZZ AIR, DE LA TIMIȘOARA

Compania aeriană Wizz Air a alocat a treia aeronavă bazei de la Aeroportul Internațional „Traian Vuia" Timișoara și a deschis patru destinații noi, cu zbor direct din orașul de pe Bega: Billund (Danemarca), Doncaster/Sheffield (Marea Britanie), Nürnberg și Baden Baden (Germania). Toate destinațiile au o frecvență de două ori pe săptămână. „Prin introducerea celor patru noi destinații, se mărește zona europeană accesibilă direct din Timișoara și, în același timp, Banatul, Timișul și Timișoara – viitoare Capitală Culturală a Europei – au șanse sporite

de a fi vizitate de turiști europeni. Alocarea celei de-a treia aeronave la baza din Timișoara înseamnă o creștere economică regională, mai multe locuri de muncă în economia locală și regiunea Banat, dar și mai multe oportunități de călătorie accesibile spre și dinspre Timișoara", a declarat directorul aeroportului Timișoara, Daniel Idolu.

PROMOȚIA DE TOAMNĂ AIR FRANCE-KLM

Air France și KLM au lansat campania promoțională de toamnă, cu reduceri de până la 50% la biletele de avion. Pasagerii pot alege peste 80 de destinații intercontinentale, dar și europene. Prețurile reduse vizează destinații din America de Nord, America de Sud, Asia, Africa, dar și insulele exotice din zona Caraibelor și a Oceanului Indian. Cel mai mic preț este de 418 de euro, spre Delhi, și de 429 de euro, spre Miami și Los Angeles. Japonia este vedeta destinațiilor din zona Asiei pentru turiștii români. Prețul pentru un bilet de avion București-Tokyo începe de la 568 de euro, zbor dus-întors, în perioada promoției. Alte destinații asiatice sunt Singapore, de la 518 euro, și Hong Kong, de la 538 euro. Zanzibar, una dintre cele mai căutate destinații din Africa pentru turiștii români, beneficiază de prețuri de la 569 de euro, în scădere cu peste 35% față de restul anului. Africa de Sud: biletele spre Johannesburg sunt disponibile de la 609 de euro, iar pentru Cape Town, de la 639 de euro. Destinațiile nord-americane așteaptă să fie explorate cu prețuri de la 529 de euro pentru New York, 599 de euro pentru Philadelphia și multe alte orașe. Pentru Brazilia, prețul biletelor începe de la 518 de euro în Rio de Janeiro și Sao Paolo (-35%). Zborurile către Mauritius pornesc de la 539 de euro, iar către Punta Cana și Saint Martin, de la 769 de euro.

TRASEE INTERRAIL

Cu Interrail Pass puteți călători în Europa urmând câteva trasee recomandate de CFR Călători. „Le Grand Tour" cuprinde cinci metropole: Paris-Bruxelles-Amsterdam-Frankfurt-Viena. „Delicii Culinare": Lisabona-Sintra-Santiago de Compostela-Madrid-Bordeaux-Avignon. „Noua Europă/Estul Europei": Berlin-Varșovia-Ostrava-Praga-Budapesta-Ljubljana. „Frumusețile Mediteranei": descoperiți Cinque Terre și Toscana, două dintre cele mai impresionante regiuni ale Italiei, care reprezintă frumusețea magnifică și bogăția culturală a țării. Itinerariul este Milano-Genova-La Spezia-Viareggio-Pisa-Florența. Puteți opta pentru una din cele două variante ale ofertei: Interrail One Country Global Pass (pentru o țară la alegere) și Interrail Global Pass (pentru călătoria în 31 țări din Europa.) Interrail Global Pass este valabil și în țara de reședință, însă doar pentru o călătorie dus-întors. Legat de prețuri, se menționează că tinerii (de până la 28 ani împliniți în prima zi de valabilitate a pass-ului) au o reducere de aproximativ 20% din tarif, în timp ce seniorii (de la 60 ani împliniți în prima zi de valabilitate a pass-ului) au 10% reducere. Călătoresc gratuit maximum doi copii cu vârste de până la 12 ani, însoțiți de un adult, iar pentru fiecare dintre copii după acest număr se va emite câte un pass de copil.

5 OFERTE PENTRU TRENURI DE METROU

Metrorex a primit, până la termenul-limită de depunere a ofertelor, cinci oferte pentru achiziționarea a 13 rame de metrou, ce vor fi puse în funcțiune pe Magistrala 5, tronsonul Drumul Taberei-Iancului, Secțiunea Râul Doamnei-Eroilor, potrivit Club Feroviar. Printre ofertanți, se remarcă și o firmă rusească. Ofertele primite au venit din partea Alstom (Franța), CAF (Spania), asocierii CRRC Qingdao-Astra Vagoane (China-România), Hyundai Rotem (Coreea de Sud) și Metrowagonmash (Rusia). Valoarea estimativă a licitației este de 1,2 miliarde de lei. Data limită pentru evaluarea financiară este 20 februarie 2020. Metrowagonmash este parte a CJSC Transmashholding, cel mai mare fabricant de locomotive și echipament feroviar din Rusia. Pe lângă cele 13 rame, Metrorex va achiziționa un simulator de instruire a personalului de exploatare, precum și un set scule speciale pentru mentenanța trenurilor și serviciile accesorii (transport, asigurare, punerea în funcțiune, asistență tehnică în perioada garanție, instruire personal exploatare, operare trenuri și folosire aplicații software). Termenul de furnizare prevăzut în contract este de 42 de luni. Viitorul contract va include și o opțiune de suplimentare cu maxim 17 trenuri noi destinate operării pe Magistrala 5 de metrou.

Taxă de acces, în București

Primăria Capitalei va introduce vinietă online pentru mașinile din afara Bucureștiului și a județului Ilfov, iar pe toate cele poluante, inclusiv ale bucureștenilor, le interzice în centrul orașului.

Mai mult decât atât, toate autoturismele Euro 3 vor avea acces în zona centrală doar contra unei taxe.

Un proiect de hotărâre în acest sens a fost lansat în dezbatere publică, pentru 45 de zile, iar, la finalul lunii septembrie, va fi supus aprobării Consiliului General al Municipiului București.

Zona de Acțiune pentru Calitatea Aerului (ZACA)

Specialiștii Primăriei Capitalei au denumit perimetrul central al orașului „Zona de Acțiune pentru Calitatea Aerului (ZACA)", delimitată de: Piața Victoriei-Bd. Iancu de Hunedoara-Șos. Ștefan cel Mare-Str. Polonă-Str. Mihai Eminescu-Str. Traian-Bd. Nerva Traian -Bd. Gheorghe Șincai-Str. Lânăriei-Calea Șerban Vodă-Bd. Mărășești-Str. Mitropolit Nifon-Bd. Libertății-Calea 13 Septembrie-Str. Izvor-Str. B.P. Hașdeu-Str. Vasile Pârvan-Str. Berzei-Str. Buzești-Piața Victoriei.

Vinieta Oxigen-B (București)

„Prima categorie: pentru autoturismele înmatriculate în alte orașe sau alte state se va achiziționa vinieta electronică Oxigen-B (București) de acces pentru o zi, care va costa 10 lei, iar pentru un an, 1.900 lei. Excepția fac doar mașinile din județul Ilfov – unde, în cea mai mare parte, locuiesc tot bucureșteni și reprezintă zona metropolitană a Capitalei", a anunțat Gabriela Firea.

Vinieta Oxigen-C (Centru)

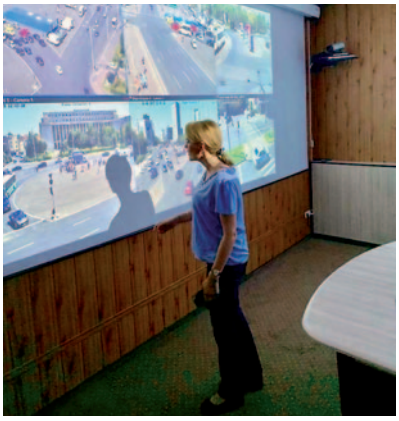
„A doua categorie: pentru toate autovehiculele, inclusiv din Capitală și Ilfov, care au normă de poluare Euro 3, accesul va fi permis numai în urma achiziționării unei viniete electronice de tip Oxigen-C, de 75 de lei/lună sau de 900 de lei/an. De asemenea, autoturismele înmatriculate în București și Ilfov, cu grad mare de poluare – non-euro, Euro 1, Euro 2 – vor fi interzise în zona centrală, care suferă cel mai mult din cauza poluării intense", a adăugat edilul. Vinieta se va aplica de la 1 ianuarie 2020, zilnic, de luni până vineri, în intervalul orar 07:00-22:00, cu excepția sărbătorilor legale.

Autovehiculele cu norma de poluare Euro 4, 5 și 6, hibride sau electrice vor avea acces pe toate străzile și bulevardele din București.

Amenzi

Cuantumul amenzilor este între 1.500 și 2.000 lei. „Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor din prezenta hotărâre se fac de către Poliție, Poliția Locală și împuterniciți ai Primarului General, conform competențelor", se arată în proiect.

Mihai Teodorescu, șeful Direcției Transporturi din PMP, a explicat cum se vor face verificările: „Pentru monitorizarea circulației va fi utilizat sistemul ANPR (Automatic Number Plate Recognition) – un sistem inteligent, special creat pentru identificarea vehiculelor prin recunoașterea numerelor de înmatriculare. Este nevoie de instalarea a 194 de camere video, imaginile urmând a fi transmise Poliției Locale, iar amenzile se vor trimite acasă, pe modelul utilizat în restul țării."



1,6 milioane de mașini

Gabriela Firea a precizat că, în București și Ilfov, sunt înmatriculate 1,6 milioane de mașini, astfel: 261 non-euro; 7.000 Euro 1; 113.000 Euro 2; 213.000 Euro 3; 440.000 Euro 4; 253.000 Euro 5; 331.000 Euro 6.

Edilul a arătat, însă, că orașul este tranzitat zilnic de încă o jumătate de milion de autovehicule, venite din țară, dar și din străinătate. „Traficul rutier intens este printre principalele motive care determină valori-record de poluare, deoarece, în ultimii zece ani, numărul mașinilor care circulă prin oraș s-a dublat", a spus Firea.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Gabriela Firea, primar general: „Capitala are valori de 9 ori mai mari decât limitele admise ale poluării. Din cauză că în ultimii 30 de ani nu s-a luat nicio măsură, Bucureștiul a ajuns pe un nedorit loc 6 în topul celor mai poluate orașe din Europa, iar România se află, din anul 2011, în procedura de infringement. Este nevoie, acum, de o măsură care poate părea drastică, însă viitorul apropiat va arăta că este singura decizie pe care o putem lua".

130 de Mercedes-Benz Citaro Hybrid, în București

Primarul general al Capitalei, Gabriela Firea, a semnat contractul de achiziționare a 130 de autobuze Mercedes-Benz Citaro Hybrid, fabricate în Germania, care vor circula în București începând din luna mai 2020.

Licitația a fost lansată în luna martie, iar Primăria Municipiului București a primit o singură ofertă, în 7 mai, formalitățile fiind derulate apoi pe parcursul a trei luni.

Acest tip de vehicul, din gama de 12 metri, a primit în cadrul IAA 2018 premiul „Bus of the Year 2019".

Potrivit contractului, livrarea se va întinde pe o perioadă de 8 luni, astfel: primul autobuz va fi adus în mai 2020, pentru omologare, iar ulterior, timp de 6 luni, vor fi livrate lunar câte 20 de autobuze.

Ultimele 9 vehicule vor fi recepționate în ianuarie 2021. Garanția de care dispun autobuzele Mercedes-Benz Citaro Hybrid este de 8 ani și 480.000 de kilometri – garanție de tip Full Warranty.

Gabriela Firea, primarul general al Capitalei:

„Mai avem în curs de atribuire contractele pentru alte 300 de noi mijloace de transport: 100 de tramvaie, 100 de troleibuze și 100 de autobuze electrice. Ofertele la licitație se află, în acest moment, în diverse etape de evaluare și pentru care o parte din finanțare este asigurată din fonduri nerambursabile."

Fonduri nerambursabile

Achiziția, de aproape 195,3 milioane de lei (41,1 milioane de euro), fără TVA, este finanțată din fonduri europene. Municipalitatea Bucureștiului are încheiat, cu Administrația Fondului pentru Mediu, în acest scop, un contract de finanțare care vizează achiziționarea a 100 de troleibuze și a 130 de autobuze hibride, în cadrul „Programului privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând autovehicule mai puțin poluante în transportul public local de persoane".

Cererea de finanțare a fost depusă în octombrie 2018, iar contractul de finanțare a fost semnat de Gabriela Firea în decembrie, același an. „Valoarea totală a investiției în noile mijloace de transport public (100 de troleibuze și 130 de autobuze hibride) se ridică la aproximativ 488 de milioane de lei, din care fonduri nerambursabile primite din partea Administrației Fondului de Mediu reprezintă 340 de milioane de lei”, a precizat Gabriela Firea.

„Alături de cele 400 de autobuze Otokar Euro 6 achiziționate anul trecut, autobuzele hibrid cumpărate acum cu finanțare nerambursabilă vor contribui la îmbunătățirea transportului public în Capitală, la înnoirea parcului de mijloace de transport public, dar și la diminuarea poluării generate de traficul urban. Este o îmbunătățire semnificativă, după ce, timp de 12 ani, nu a mai fost achiziționat nici măcar un autovehicul pentru transportul public. Parcul auto al Societății de Transport București (STB) este înnoit, astfel, cu 530 de mijloace noi de transport, ultramoderne, care oferă bucureștenilor cele mai bune condiții de transport în comun”, a adăugat primarul Capitalei.

Detaliile tehnice

Autobuzele au o capacitate de până la 100 de pasageri (27 așezați și 65 în picioare) și au următoarele dimensiuni: lungime de 12 metri, lățime de 2,55, înălțime de 3,1, iar lățimea ușilor de acces este de 1,25 metri, cu o înălțime la urcare pentru toate ușile de 32 cm.

Autobuzele vor fi echipate cu sisteme ABS, ASR (sistem de protecție anti-patinare) și ESP (program electronic de stabilitate).

„Interiorul autobuzelor este modern, practic, dotat cu scaune tapițate și climatizare automată, cu o capacitate mare de transport călători, cu funcții speciale destinate persoanelor cu dizabilități, este dotat cu prize USB pentru încărcarea rapidă a dispozitivelor mobile, cu sistem informatic performant, care permite atât furnizarea informațiilor în timp real despre călătorie către pasageri, precum și furnizarea unor date importante despre starea de funcționare a autobuzului către Societatea de Transport București. Asemenea compartimentului călătorilor, o atenție specială a fost acordată și postului de conducere al șoferului, acesta beneficiind de dotări de ultimă generație, care îi cresc siguranța și confortul, îi reduc sursele de stres sau oboseală”, a precizat edilul Capitalei.

Tehnologia hibrid

„Sistemul hibrid compact, adăugat versiunii de bază Mercedes-Benz Citaro Euro 6, reprezintă o soluție sustenabilă, economică și fiabilă, astfel necesitând o mentenanță similară autobuzelor convenționale. Tehnologia hibridă ce echipează aceste autobuze face ca motorul electric, dispus între motorul termic și transmisia automată, să funcționeze atât ca agregat de antrenare a roților, cât și ca generator de energie, atunci când autobuzul frânează, energie care este, la rândul ei, stocată spre a fi folosită la punerea în mișcare a autovehiculului. Astfel, energia generată din frânare, pierdută în cazul autobuzelor convenționale, este folosită acolo unde este nevoie de ea mai mult – la pornirile de pe loc constante, generate atât de plecările din stațiile STB, cât și de traficul urban aglomerat. Această calitate conduce la o reducere semnificativă a noxelor emise, cât și a consumului de carburant. În scopul măririi aportului tehnologiei hibride, au fost adăugate atât un sistem de virare tip „Intelligent eco steering”, care, spre deosebire de un sistem de virare clasic, folosește energie doar în momentele în care conducătorul autobuzului schimbă poziția volanului, precum și o punte motoare construită din materiale ușoare, silențioasă, cu zgomot de rulare redus, ce folosește pentru lubrifiere un mix de ulei mineral și sintetic, pentru o mentenanță cât mai redusă”, a explicat Gabriela Firea.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

20 de Karsan Jest pentru Galați

În urma unei licitații organizate de primăria din Galați pentru Transurb, compania de transport public local, autobuzul urban de mici dimensiuni Karsan Jest a fost desemnat câștigător.

Vara care tocmai s-a încheiat a marcat înnoirea parcului vehiculelor ce deservesc transportul public Galați. Anadolu Automobil Rom, unic importator al brand-ului Karsan, a semnat contractatul de livrare a 20 de unități Karsan Jest către Primăria Municipiului Galați. Evenimentul prilejuit cu ocazia semnării contractului i-a avut ca persoane cheie din partea celor două părți pe Magda Pașu, director general al Anadolu Automobil Rom, și pe Florin Ionuț Pucheanu, primarul municipiului Galați.

Magda Pașu (Anadolu Automobil Rom) și Florin Ionuț Pucheanu (primarul municipiului Galați), alături de presă și alți oficiali gălățeni.

Detalii contractuale

În total, achiziția însumează 6,2 milioane de lei. Această sumă cuprinde și panouri indicatoare de traseu, sisteme de informare călători cu monitoare LED, sistem de supraveghere video cu 5 camere și unitate de stocare DVR, sonde litrometrice pentru măsurarea consumului de carburant și sistem de monitorizare flotă cu GPS. De asemenea, pentru validatoare a fost montat un sistem de cablaj conform cerințelor tehnice specifice ale Transurb. Pe lângă vehiculele livrate și dotate corespunzător caietului de sarcini, importatorul Anadolu Automobil Rom se angajează să furnizeze și 40 de anvelope de rezervă, scule, precum și sisteme de verificare (SDV-uri) specifice, necesare pentru mentenanță și diagnoză.

Contractul semnat este urmare a licitației de achiziții publice CN101073, din data de 19 aprilie 2019. Licitația a fost publicată pe site-ul Sistemului Informatizat Centralizat de Achiziții Publice, SICAP.

Livrare în octombrie

Primul vehicul va fi livrat la jumătatea lunii octombrie a acestui an, pentru o perioadă de testare de două săptămâni, urmând ca, ulterior, să fie livrate și celelalte 19 unități, până la jumătatea lunii ianuarie a anului 2020.

Despre Anadolu Automobil Rom

Importatorul Anadolu Automobil Rom este o companie românească înființată în 2006 ce are ca scop furnizarea, întreținerea și repararea autobuzelor. De-a lungul timpului, AAR a devenit partener de încredere pentru mai multe firme de transport public și de transport interurban de persoane. Compania, cu capital integral românesc, a furnizat peste 3.000 de vehicule de transport persoane, la nivel național.

Despre Karsan Otomotiv

Karsan Otomotiv a fost înființată în 1966, ca parte integrantă a concernului Koç. Din 1998, compania a fost integrată în Kıraça Holding. Scopul său a fost producția de autovehicule, de la autoturisme, la vehicule comerciale. Modernele uzine Karsan sunt amplasate în orașul Bursa din Turcia. Aici se produc furgonetele Hyundai H350 pentru Hyundai Motor Company, minibuze, camioane, autobuzele Menarinibus și gama Karsan, ce include modelele urbane Jest, Atak și Star.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Trotinetele electrice, legale?

Pe plan mondial, încă nu știm, dar pe plan european este o adevărată frenezie, se pare, în ceea ce privește folosirea tot mai intensă a trotinetelor electrice. Dacă o parte dintre cei care mergeau pe jos s-au bucurat de apariția ineditului mijloc de transport, iată că legislația a fost surprinsă nepregătită. La fel și cei care au fost implicați în evenimente rutiere.

Deși cei ce folosesc trotinete sunt foarte atașați de ele și le consideră adevărate soluții de mobilitate urbană, trotinetele se bucură, încă, de un semi-vid legislativ. Unele țări au sesizat trendul și încearcă să le cuprindă în legislație. Autoritățile competente de reglementare trebuie să decidă dacă trotinetele sunt destinate mersului pe trotuar, pe traseele pentru biciclete sau pe drumurile publice. Deoarece au mici motoare electrice, este dificil să se reglementeze care sunt cele mai sigure zone/spații unde acestea să fie utilizate. Sigure atât pentru utilizatorii lor, cât și pentru ceilalți participanți la trafic.

Ce spune Europa?

Utilizarea trotinetelor electrice este permisă în multe țări europene, precum Germania, Franța, Austria și Elveția.

● Spre exemplu, în Marea Britanie și Irlanda, „trotinetiștii" au primit interzis pe trotuare și pe drumurile publice, fiindu-le permisă folosirea trotinetelor electrice pe terenuri private, cu permisiunea proprietarului. Cei ce au fost prinși, în Marea Britanie, folosindu-le în zonele interzise au primit o amendă de 300 de lire sterline și șase puncte de penalizare pe permisul de conducere.

● Suedia a interzis folosirea oricăror trotinete motorizate ce au capacitatea de a depăși viteza de 20 km/h, pe benzile de biciclete ale orașelor sale.

● În capitala Franței, la Paris, au fost introduse amenzi de 135 de euro pentru cei ce utilizează trotinetele electrice pe trotuare. Francezii au mai sesizat încă o problemă, anume parcarea lor improprie, în dreptul ușilor de acces ale clădirilor sau blocând trotuarul, iar pentru cei ce fac asta a fost instituită o sancțiune de 35 de euro.

● Belgia a ales să impună o limită de viteză și de vârstă. Trotinetele pot fi folosite de persoanele ce au împlinit vârsta de 18 ani sub incidența aceloraşi legi ca și bicicliștii. De menționat, însă, este faptul că limita de viteză tocmai ce a fost crescută, de la 18 la 25 km/h.

● Și Copenhaga, capitala Danemarcei, a adoptat noi reguli pentru a limita numărul de trotinete ce pot fi parcate în anumite zone ale orașului.

În România

Trotinetele electrice au apărut în această vară ca opțiune viabilă de transport. După cum menționam la începutul materialului, semi-vidul legislativ împinge lucrurile într-o zonă gri. Am ascultat relatări ale celor ce le folosesc, iar aceștia s-au confruntat cu diferite situații. Într-unul dintre cazuri, utilizatorul de trotinetă a fost oprit de un polițist, însă omul legii era mai degrabă curios de abilitățile trotinetei, pentru că dorea să achiziționeze una. Când a fost întrebat de legalitatea utilizării ei, organul de poliție i-a spus

că, prin lege, ele nu sunt interzise, așa că o poate folosi bine-merci în continuare, pe stradă.

O altă situație ce ne-a fost prezentată a fost cea a unui cetățean ce a fost „tras pe dreapta" de poliție și i s-a comunicat că, dacă circulă pe șosea, va primi amendă din cauza faptului că „vehiculul nu este semnalizat". Am cerut o părere legată de cum vede un utilizator ceea ce se întâmplă, în prezent, iar acesta ne-a confirmat încă o dată că suntem într-o zonă gri ce abia așteaptă reglementarea. „Dacă prinde peste 25 km pe oră, trotineta intră în categoria mopeduri. Dar cum nu are scaun și mijloace de semnalizare, sistem de frânare, etc, ea nu se poate înmatricula ca moped. Este ca un moped ilegal, practic ar trebui să nu te lase să mergi cu ea nicăieri. Circulația cu un vehicul neînmatriculat sau fără permis intră sub incidența Codului penal. Dacă trotineta prinde o viteză de până în 25 km/h, poți merge pe trotuar, cu pietonii. Trotineta, la origine, nu a fost concepută ca un vehicul destinat circulației pe drumurile publice. Ea a fost gândită ca o jucărie pentru copii, așa că este puțin complicat de reglementat. Să introduci legal pe carosabil o scândură cu doua roți și un băț, pe acolo pe unde circulă bolizi cu 400 de cai putere și camioane de 40 de tone, e riscant și problematic."

Așteptăm să se ridice ceața...

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Codul rutier, modificat: fără telefon la volan

Guvernul a interzis, printr-o ordonanță, manevrarea telefonului sau a tabletei atât la volan, în timpul conducerii autovehiculelor, cât și pe bicicletă sau de către cei care merg cu trotineta electrică sau scuterul. Actul normativ a fost publicat în Monitorul Oficial și urmează să intre în vigoare la 12 octombrie. Ordonanța va avea nevoie, până atunci, de OK-ul Parlamentului.

Este vorba despre Ordonanța Guvernului 11/2019, care modifică și completează Codul rutier (OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice). Concret, a fost modificat articolul 36, astfel: „În timpul conducerii pe drumurile publice a unui vehicul aflat în mișcare, conducătorului acestuia îi este interzisă ținerea în mână sau folosirea cu mâinile în orice mod a telefonului mobil sau a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video".

Totodată, articolul 101 a fost modificat corespunzător, astfel că, la alineatul (3), după litera g) a fost introdusă o nouă literă: „h) ținerea în mână sau folosirea cu mâinile în orice mod, în timpul conducerii pe drumurile publice a unui autovehicul, tractor agricol sau forestier ori un tramvai aflate în mișcare, a telefonului mobil sau a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video, concomitent cu încălcarea unei reguli pentru circulația vehiculelor".

Permisul suspendat

În prezent, Codul rutier permite, ca excepție, utilizarea dispozitivelor tip „mâini libere", iar contravenția se sancționează cu 2-3 puncte amendă și 2 puncte de penalizare. După intrarea în vigoare a OG 11/2019, șoferii care vor fi prinși că vorbesc la telefon în timp ce conduc vor primi amenzi de până la 725 de lei, iar, dacă vor comite simultan o altă contravenție de circulație, li se va suspenda permisul pentru 30 de zile.

Pentru a reintra în posesia permisului de conducere, cei în cauză vor trebui să susțină un nou test de verificare a cunoașterii regulilor de circulație.

Poliția Rutieră va trebui să informeze participanții la trafic privind măsurile adoptate, inclusiv prin comunicate de presă, postarea informațiilor pe site-ul Poliției Române, organizarea unor acțiuni specifice în trafic sau în mod direct, prin polițiștii rutieri, se precizează în OG 11/2019.

Bicicliștii, amenzi mai mari

În cazul bicicliștilor sau al celor care conduc scutere ori trotinete electrice, amenzile au fost stabilite în cuantum mai mare: între 870 și 1.160 de lei. Interdicția a fost introdusă într-un nou punct la articolul 101, alineatul (1) din Codul rutier, cu următorul cuprins: „19. Ținerea în mână sau folosirea cu mâinile în orice mod, în timpul conducerii pe drumurile publice a unui vehicul pentru care nu este prevăzută obligativitatea deținerii permisului de conducere, aflat în mișcare, a telefonului mobil sau a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video, de către conducătorul acestuia".

Vorbitul la telefon distrage atenția în trafic

Reprezentanții Ministerului de Interne, autorii ordonanței, au argumentat că, până acum, dispozitivele mobile aveau ca funcții doar vorbitul liber vocal sau transmiterea de mesaje text, însă în prezent, funcționalitatea lor s-a extins foarte mult, astfel că includ convorbiri video, mp3, mp4 playere, scannere de documente, utilizarea de internet/rețele sociale, consolă mobilă de joc etc. „S-a constatat că folosirea telefonului mobil inteligent și a altor dispozitive electronice de comunicare sau divertisment, în timpul mersului, reprezintă unul dintre principalii factori de distragere a atenției pentru conducătorii de autovehicule, constituind o reală problemă pentru siguranța rutieră, prin amploarea și frecvența acestui fenomen", se arată în Nota de fundamentare a OG 11/2019.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Telefon doar la semafor sau „pe avarie"

Interdicția de a vorbi la telefon nu se aplică atunci când mașina staționează. Astfel, șoferul poate trage pe dreapta sau poate să sune sau să răspundă unui apel în cazul în care stă la semafor.

Ready for the city of tomorrow. The new eCitaro.

The benchmark. The new eCitaro is Mercedes-Benz's answer to current and upcoming challenges of the e-mobility era. Ready to electrify the future, the eCitaro expands the global bestseller's portfolio to include a mature, fully electric vehicle. Its future-proof concept and comprehensive e-mobility system mean the eCitaro shows the way forward for electric mobility in the city. For more information go to www.mercedes-benz.co.uk/bus

Mercedes-Benz
The standard for buses.

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

Cetatea Rupea

La Cetatea Rupea am ajuns din întâmplare, oprindu-mă din drumul către Sighișoara, în urma unui moment de inspirație. Nu este foarte cunoscută, nu este foarte mediatizată, dar este, după umila mea părere, de turist amator de istorie, una dintre cele mai frumoase din România. Și, de asemenea, de curând restaurată...

Vizibilă din șoseaua dintre Brașov și Sighișoara, cetatea atrage imediat privirile, în vârful unui deal, iar drumul de acces, impecabil, te face să te feliciți pe loc pentru alegerea de a devia de la traseul inițial, pentru o vreme. Astfel, ai ocazia să afli că este vorba despre unul dintre cele mai vechi vestigii arheologice de pe teritoriul României, primele semne de așezări omenești de la baza cetății datând din paleolitic și neoliticul timpuriu (5500-3500 î.H.).

În vremea dacilor, pe aceste locuri a fost ridicată dava cunoscută sub numele de Rumidava sau Ramidava (după diversele izvoare istorice); cucerită de romani, cetatea Rumidava devine castrul roman Rupes („stancă" sau „piatră"). Numele roman a dat și numele localității de astăzi, formată în jurul dealului: Rupea.

Mai târziu, pe vestigiile dacice se formează localitatea prefeudală: prin construirea cetății de sus, între secolele X-XIII, și a celei medievale, ulterior, prin clădirea cetăților de mijloc și de jos, începând din secolul al XIV-lea.

Vremuri medievale

Prima atestare documentară datează din anul 1324, când sașii răsculați împotriva regelui Carol Robert al Ungariei s-au refugiat în interiorul cetății, care purta numele de Castrum Kuholm. Denumirea „Kuholom" face referire la roca pe care a fost ridicată, și anume bazaltul. Documente din secolul al XV-lea menționează cetatea ca fiind un important centru comercial și meșteșugăresc, cu 12 bresle.

Cetatea a servit de-a lungul timpului ca fortificație, dar și refugiu pentru populația ce locuia dealurile și valea din împrejurimi, așezarea ei fiind strategică: la îmbinarea drumurilor ce făceau legătura între Transilvania, Moldova și Țara Românească prin pasurile sud-estice.

Între anii 1432-1437, cetatea a fost atacată și jefuită de către turci, pentru ca mai târziu, în anul 1643, să fie părăsită, după ce un incendiu devastator a transformat-o în ruine. La sfârșitul aceluiași secol, sașii revin în cetate, pentru a se refugia. De această dată, cetatea va fi predată armatelor habsburgice fără rezistență armată.

În 1716, zidurile cetății au folosit drept refugiu supraviețuitorilor epide-

miei de ciumă, izbucnită în localitatea de lângă cetate. Cetatea a fost abandonată definitiv în anul 1790, în urma unei furtuni puternice care i-a distrus acoperișul. De atunci, cetatea a fost lăsată în paragină, deși localitatea Rupea a devenit în perioada interbelică un puternic centru cultural săsesc.

Timpuri noi...

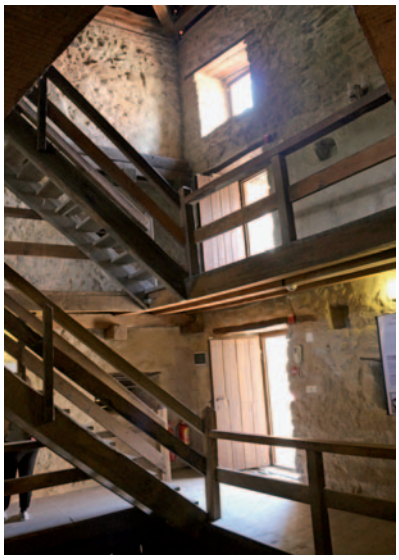
În timpul regimului comunist, cetatea a rezistat la distrugerea ei completă de către autoritățile comuniste, care doreau reciclarea bazaltului pentru amenajarea localității Rupea. Ultima tentativă de restaurare a cetății datează din anul 1954. Ulterior acest important vestigiu din patrimoniul cultural și istoric al României a fost lăsat complet abandonului.

Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței, Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru și Consiliul Local Rupea semnat, în anul 2009, un contract de finanțare, cu fonduri nerambursabile, a proiectului de reabilitare și extindere a infrastructurii turistice a orașului Rupea. Din acest proiect face parte și reabilitarea cetății abandonată de la Rupea. Din iunie 2013, Cetatea Rupea este restaurată în întregime.

Construcție și arhitectură

Conform materialului informativ publicat pe site-ul oficial, rupeaturistica.ro, „...componentele cetății sunt mai ușor de înțeles dacă urmăm o sectorizare în funcție de colina proeminentă, unde avem «Cetatea de sus» (incinta I), «Cetatea de mijloc» (incintele II și III) și «Cetatea de jos» (incinta IV). Fiecare se identifică printr-o centură de zidărie aparte, corespunzătoare unei epoci diferite, marcate de evoluția armamentului, a tehnicilor de asediu sau de nivelul dezvoltării așezării și scaunului de care depindea finanțarea lucrărilor. La rândul lor, turnurile au o identitate acoperită de câte un nume propriu, care, în parte, le trădează o anume particularitate (adesea legată de funcțiune) rezultată din dezvoltarea lor istorică”.

De asemenea, sursa citată arată că, pe linia dreaptă a curtinei de la intrare (incinta a IV-a), în dreapta Turnului Porții, se regăsește Turnul Slujitorilor, iar, în partea opusă, cel al Slăninii (numit înainte „Turnul Nou”, dar care a ajuns să fie folosit pentru conservarea cărnii și slăninilor comunității și, astfel, și-a schimbat numele). „Pe frontul următor, al curtinei Cetății de mijloc, se află în ordine, de la dreapta, la stânga: Turnul Ungrei (cu dezvoltările sale mai mult arheologice), Turnul Pentagonal și Turnul Diecilor (probabil destinat conservării arhivelor scăunale). Mai departe, turnurile se identifică mai ușor pe curtina de vest, unde se află Turnul Cercetașilor, Turnul Capelei și alte două turnuri mărginind culoarul de acces, dar slab conservate: Turnul Gros și Turnul Pulverăriei (lângă intrarea în Cetatea de sus). Cel mai spectaculos este Turnul Pentagonal, a cărui «familie» constructivă, din a doua jumătate a secolului al XVI-lea, se regăsește în arhitectura militară a întregii Transilvanii, influențată de meșterii italieni ai Renașterii tardive.”



Căsuțe bine păstrate

În Turnul Diecilor se conservă un ancadrament de lemn din secolul al XV-lea, iar în alte locuri pot fi regăsite urme ale latrinelor sau ale unor coșuri de sobă. Site-ul oficial mai subliniază că „...alte relicve mai bine conservate sunt din Cetatea de sus; au rezistat timpurilor și au fost restaurate succesiv, până la starea din ziua de astăzi. Pentru cea mai înaltă dintre ele, o căsuță, există referințe din anul 1664. Dar, peste tot unde arheologia intervine, pe lângă curtine, se descoperă urme din cele câteva zeci de locuințe care au populat cetatea: mici, cu soluții ingenioase de amplasare/înghesuire/circulație între ele, în general cu două niveluri, cu materiale arheologice tipice (cahle de sobă, fragmente de geamuri, feronerie și ceramică utilă). La sfârșitul secolului al XVIII-lea, ele se aflau în proprietate privată, dar unele începuseră a se ruina și au fost definitiv părăsite. Izvoarele menționează spații anume destinate (camerele ori, mai corect, locuințele judelui scăunal și al celui regal). Ca să ne facem o idee de număr, trebuie spus că 17 clădiri publice mai funcționau la finele secolului al XVIII-lea”.

Multe și impresionante sunt detaliile pe care le puteți afla despre istoria locurilor și a cetății. Dar cel mai bine se pot savura la fața locului. Veți avea, cu siguranță, o surpriză plăcută, pe care v-o recomandăm cu toată inima. Chiar dacă vacanța de vară a trecut!

surse: wikipedia.org, www.rupeaturistica.ro/cetatea-rupea

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Spune-ți părerea!

Despre soluții telematice

Considerați investiția în soluții telematice oportună pentru afacerea dumneavoastră?

1. Da. Reprezintă un „must-have”, pentru că generează reduceri semnificative de costuri și oferă soluții pentru decizii rapide în zona operațională.
2. Deocamdată nu rentează, pentru noi, decât o investiție minimă într-un sistem GPS, pentru localizarea vehiculelor în timp real.
3. Investiția în soluții telematice nu se justifică, în cazul nostru.

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

Tarife relativ constante

Puțin peste jumătate (52%) dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii august „Cum estimați că vor evolua tarifele de transport până la sfârșitul anului?”, au estimat că se vor menține constante, în timp ce o proporție de 32% se așteaptă la creșteri. Numai un procent de 16% preconizează reduceri ale tarifelor.

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.

Predictive Powertrain Control. Cu noul Actros conduceți acum cu și mai multă economie de combustibil, și astfel mai ieftin și mai ecologic: sistemul îmbunătățit folosește, pe lângă localizarea prin satelit, hărți stradale digitale extinse. Îmbunătățește comportamentul la volan în păstrarea distanței între autovehicule și adaptează stilul de conducere la limitările de viteză memorate, intersecții și sensuri giratorii.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

I AM UNSTOPPABLE

(Until it's coffee time)

IVECO S-WAY

DRIVE THE NEW WAY.

MAI MULT CONFORT, CONECTIVITATE SPORITĂ, SERVISABILITATE MAI MARE DECÂT ORICÂND. FII DE NEOPRIT CU NOUL IVECO S-WAY.

Relaxarea, pauza de cafea, prânzul, desigur, și câteva momente speciale de-a lungul drumului: nimic altceva nu te poate opri când ești în cursă. Noul IVECO S-WAY este cel mai confortabil și conectat camion proiectat vreodată: partenerul tău de drum, ce te va însoți în orice misiune.