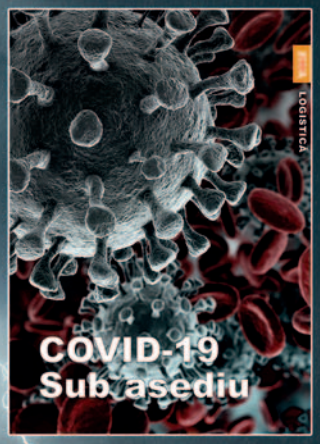
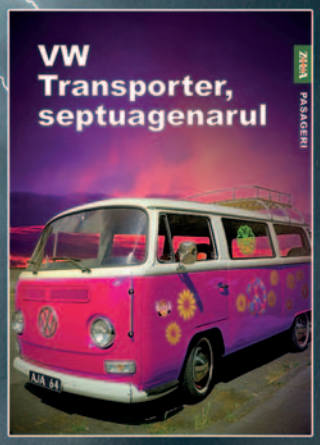
ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică martie 2020 numărul 3 (134)

Reginele șoselelor





VOLVO TRUCKS
Cea mai impresionantă lansare

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

NOUL VOLVO FH

FH - experiența supremă pentru transportul de cursă lungă.
Pentru viața la volan, vă doriți un autocamion care vă oferă siguranță și confort la drum lung. Volvo FH este un simbol pentru transportul de cursă lungă, care optimizează disponibilitatea și eficiența consumului. Dar, nu numai atât. Acum, este echipat cu o cabină reconfigurată, cu caracteristici inovatoare de siguranță și cu un mediu de lucru modernizat care se concentrează asupra nevoilor șoferului. **Noul Volvo FH** este, pur și simplu, mai bun în toate privințele.
Aflați mai multe pe **www.volvotrucks.ro**.

LANSAREA NOULUI VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

Așteptare

Comentam cu un manager de firmă de transport despre cum ai putea să te pregătești mai bine pentru acest an. O dată cu apariția Pachetului de Mobilitate 1, imaginea este destul de sumbră pentru transportatorii români. Firma pe care o conduce realizează, în cea mai mare parte, transport internațional și își punea problema că, o dată ce întreaga flotă utilizată pe Comunitate va fi obligată să se întoarcă acasă mult mai des decât până acum... Este de așteptat ca tarifele de transport pentru import/export în și din România să scadă dramatic. Ce este de făcut? Cum nu am găsit soluții clare, am lăsat subiectul deschis pentru când vom avea mai multe informații... Să așteptăm!

Dar, cum viața este plină de surprize și întotdeauna se poate și mai rău... a apărut coronavirus.

La început, doar ca o știre secundară și apoi... efectele noului virus încep să fie resimțite de tot mai multe firme.

Cel mai afectat este transportul de călători. Iar întreruperea totală a curselor cu autocarul către Italia reprezintă doar „vârful icebergului", în condițiile în care numărul călătorilor pare să cunoască scăderi importante, pe toate segmentele.

În ceea ce privește transportul de marfă, activitatea continuă, însă apar numeroase perturbări. Și lucrurile se pot schimba de la oră la oră. În primul rând, discutăm despre perturbări în ceea ce privește producția. În special în industria auto, este puțin probabil ca undeva, în lanțul materiilor prime și al componentelor, să nu găsești măcar o fabrică din China. Întârzierea livrărilor dinspre China a pus la mare încercare fabricile europene și, implicit, a dus la reduceri ale volumelor de mărfuri transportate. Calculele privind impactul asupra economiei globale sunt încă departe de a fi finalizate. Totuși, sunt deja semnale pozitive și China începe să „tureze motoarele", pentru a readuce la valorile obișnuite supply chainul mondial.

Însă, acum, problema s-a mutat în Europa. Sunt, deja, tot mai mulți șoferi care manifestă rețineri în a mai pleca în curse internaționale, mai ales către zonele afectate. Iar întoarcerile... Un șofer care se întoarce din Italia, în loc de concediu, intră direct în perioada de 14 zile de izolare la domiciliu. Iar semnalele sunt că autoritățile române tratează cu mare seriozitate acest aspect. În plus, apar solicitări neașteptate, într-o situație normală. Sunt firme cărora li s-a cerut să precizeze traseele urmate de

către șoferi, pentru a identifica eventuala tranzitare a zonelor cu risc. De asemenea, autoritățile centrale au solicitat asociațiilor profesionale sprijinul pentru a identifica pierderile suferite de industria transporturilor în legătură cu măsurile luate. Să ne așteptăm la ajutoare de stat? Oricum, la ora actuală, este greu să-ți evalueze pierderile, mai ales că întrebările principale nu și-au găsit, încă, răspuns. Cât va ține această criză? Care sunt zonele ce vor fi afectate? Ce măsuri vor lua, în continuare, autoritățile?

Trăim vremuri fără precedent și, de aceea, este foarte greu să anticipezi ce se va întâmpla în continuare.

Un scenariu optimist (și realist, totodată), vorbește despre reintrarea în normal la finalul lunii aprilie. În acest caz, deja, în vară, am putea să ne gândim la episodul coronavirus ca la o altă etapă dificilă pe care am reușit să o depășim. Însă, dacă perioada interdicțiilor se prelungește, multe companii vor trebui să activeze cele mai dure măsuri pentru depășirea crizei. Și știm cu toții ce înseamnă asta!

Există o clauză, în fiecare contract, comercial care se intitulează „forță majoră". Puțini sunt cei care o citesc. Însă, astăzi... O criză a „forței majore" ne-ar duce într-o realitate pe care nimeni nu și-o dorește.

Merită să luptăm pentru „normalitate"! Iar, acum, lucrul acesta înseamnă evitarea unor decizii „dramatice", dacă nu sunt absolut obligatorii.

Am intrat într-un nou tip de așteptare...

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

SUMAR

ȘTIRI 6, 8

ACTUALITATE

■ Centura București, la faza de expropriere și proiectare 10-12

CAMIOANE ȘI SERVICII

■ FORD TRUCKS
Lider la vehicule municipale și de construcții 14-16

■ MAN
Un instrument pentru profesioniști 18-21

■ RENAULT TRUCKS
Ediție specială de camioane rulate 22-23

■ VOLVO TRUCKS
Cea mai impresionantă lansare 24-26

■ VOLKSWAGEN
Hainele cele noi și digitale ale lui Caddy 27

POVESTEA MEA

Povești... rusești 28-30

GHID DE REDUCERE A COSTURILOR

■ Criza de șoferi profesioniști se agravează, în Europa 32

■ Reginele șoselelor 34-36

■ Peste 190.000 de controale în trafic 38-39

■ Telefonul mobil și siguranța rutieră 40-41

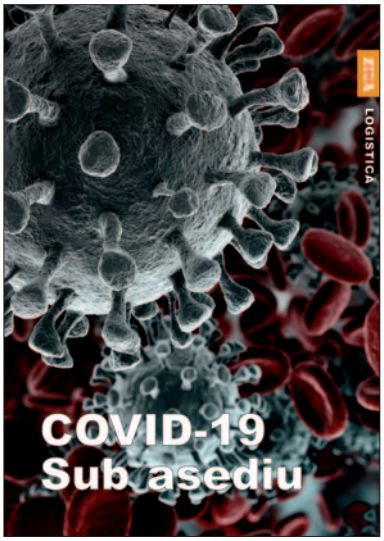
■ Program de certificare pentru parcările securizate 42-43

■ Sfaturi pentru economie de combustibil 44

ACTUALITATE

■ Cum recunoaștem victimele traficului de persoane 46-47

■ Un alt fel de trafic! 48



ȘTIRI 50

ACTUALITATE

Milioane de euro aruncate în afara României 51

COVID-19

■ Sub asediu 52-54

■ Provocarea anului 2020 în logistică, și nu numai... 55

PIAȚĂ ȘI COMPANII

H.ESSERS
Creșteri de volume către China, pe fondul coronavirus 56-57

LOGISTICĂ

STILL
Istoria... viitorului 58-60

ȘTIRI 62

PIAȚĂ ȘI COMPANII

VOLVO BUSES
Fabrica alimentată exclusiv cu energie regenerabilă 63

Romanian Passengers Transport Company of the Year 2020

■ Sub semnul carantinei 64

■ RATBV
Drumul către emisii zero 66-67

■ STB
Cel mai mare operator de transport persoane 68-69

■ TRANSMIXT BISTRIȚA
Un business fortificat 70-71

INEDIT

VW Transporter, septuagenarul 72-73

ÎNTREBAREA LUNII

Despre femei la volan 74

International Alexander HOLDING

» FTL Transport

» Web Platform

» Integrated Logistics in Customer Factories

» Real Estate

»Professional washing crates machine

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation

» Express Transport

» Distribution
» Warehousing
» Groupages

» Air & Sea Transport

» 4PL Integrated Services

» Service & Recovery

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

CUGETARE

„Caută respectul, nu atenția!”
Proverb indian

OLANDA: 6 LUNI DE GRAȚIE PENTRU NOTIFICAREA LUCRĂTORILOR DETAȘAȚI

Autoritățile din Țările de Jos (Olanda) au informat IRU asupra acordării unei perioade de grație de 6 luni companiilor de transport, în privința obligativității de a notifica detașarea lucrătorilor, care intră în vigoare de la 1 martie 2020, informează asociația austriacă de transport AISÖ. Astfel, dacă se constată încălcări în primele 6 luni de la introducerea notificării de înregistrare, acestea nu vor ajunge în justiție. AISÖ anunțase că, începând cu 1 martie, Țările de Jos (Olanda) vor introduce obligativitatea de raportare pentru angajatorii (furnizorii de servicii) și angajații independenți din țările din

Spațiul Economic European (SEE) – toate statele membre UE, Norvegia, Liechtenstein, Islanda și Elveția – care își trimit temporar angajații la muncă în această țară. Pentru înregistrarea obligatorie a lucrătorilor detașați, este disponibil un portal online (https://deutsch.postedworkers.nl), în care trebuie raportate activitățile lucrătorului din Țările de Jos (Olanda), din 1 martie 2020.

DOAR 16% DINTRE ȘOFERI SE ABȚIN DE LA TELEFON

Un studiu realizat de o firmă austriacă pe 18.626 de conducători auto din Europa și America de Nord arată că doar 16% dintre ei se abțin complet să folosească telefonul mobil atunci când se află la volan, se arată în cel mai recent Buletin TISPOL. În același timp, 44% dintre aceștia au atenția distrasă de telefon pentru mai mult de 90% din timpul de conducere, iar 10% consumă pe telefon mai mult de 50% din timpul de conducere a mașinii.

RATA DECESELOR RUTIERE A CRESCUT CU 10%, ÎN FRANȚA

Numărul persoanelor care au murit în accidente rutiere, în Franța, a crescut cu aproape 10%, în ianuarie, comparativ cu luna similară din anul trecut, conform TISPOL. Cifrele publicate de Agenția de Siguranță Rutieră arată că 260 de persoane au murit în prima lună din 2020, comparativ cu 237, în luna ianuarie a anului trecut. Creșterea a afectat, în primul rând, tineri cu vârste cuprinse între 18-24 de ani, precum și conducători de scuter, motociclești și șoferi de autoturisme. Rata de deces a scăzut printre pietoni. Cifrele contrastează cu tendința de anul trecut, care a înregistrat o „scădere istorică” de decese rutiere, după patru ani consecutivi de creștere, din 2014 până în 2018. Astfel, în 2019, au murit pe drumurile din Franța 3.239 de persoane, cu 9 mai puține decât în 2018, reprezentând o scădere de 0,3%.

NOI REGULI DE ETICHETARE A ANVELOPELOR, ÎN UE

Consiliul Uniunii Europene a adoptat, în 25 februarie, un regulament cu noile norme de etichetare a anvelopelor, în ceea ce privește parametri precum eficiența consumului de combustibil, aderența pe carosabil umed și zgomotul. Regulamentul urmează să fie adoptat de Parlamentul European. „Aceste reguli vor avea, de asemenea, un impact asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră”, a declarat Tomislav Ćorić, ministrul Mediului și Energiei din Croația, țară care deține președinția Consiliului. Sistemul de etichetare a anvelopelor are ca scop reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării fonice în sectorul transporturilor și creșterea siguranței rutiere. Aceasta va permite consumatorilor să obțină informații mai relevante cu privire la eficiența consumului de combustibil, siguranță și zgomot și să ia decizii de cumpărare rentabile și prietenoase cu mediul.

DKV ASIGURĂ DECONTAREA NOII TAXE DE DRUM DIN BULGARIA

Bulgaria a introdus un nou sistem de taxare, bazat pe satelit, pentru autostrăzi și drumuri naționale, de la 1 martie, taxa putând fi achitată cu ajutorul unui dispozitiv DKV. Unitatea de bord este destinată, în principal, conducătorilor auto cu vehicule de peste 3,5 t, care tranzitează des Bulgaria. Astfel, transportatorii beneficiază de o lichiditate crescută, deoarece, datorită procedurii de plată, trebuie să plătească taxele de drum după călătorie. Șoferilor care tranzitează ocazional Bulgaria li se recomandă achiziționarea unui tichet relațional. Calculul taxelor variază în funcție de numărul de kilometri parcurși, clasa de emisii, numărul de osii, greutatea vehiculului, dacă este camion sau autocar și categoria drumului.

MARVICON

NATIONAL & INTERNATIONAL TRANSPORT

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

With us on the right track

Cu noi pe drumul cel bun

www.marvicon.ro

RENAULT TRUCKS D ȘI D WIDE Z.E., ÎN SERIE

Producția de serie a camioanelor electrice Renault Trucks D și D Wide Z.E. ia startul, în cadrul fabricii normande a constructorului, în Blainville-sur-Orne.
În cadrul acestui sit industrial, au fost instalate diverse facilități, pentru producția de camioane electrice. Situată lângă linia de asamblare pentru gama de distribuție, clădirea (18.000 mp) pentru Z.E. este dedicată în întregime operațiunilor tehnice legate de vehiculele electrice. Această clădire este utilizată, de asemenea, pentru stocarea de componente; există, în particular, o zonă sub temperatură controlată destinată depozitării bateriilor. Diferite subansamble specifice tuturor categoriilor de vehicule electrice (propulsie, motor, cutie de viteze, casetă modulară electrică etc.) sunt asamblate de către tehnicieni specializați. Apoi, sunt transportate către linia de asamblare, pentru a fi montate pe vehicule. Renault Trucks D și D Wide Z.E. sunt asamblate pe aceeași linie ca modelele echivalente diesel. De la capătul liniei, camioanele electrice se întorc în clădirea Z.E., pentru ca tehnicienii să realizeze operațiuni tehnice adiționale și teste de calitate. În total, este nevoie de 50 de ore de lucru pentru producția unui camion electric.
Renault Trucks previzionează că vehiculele electrice vor reprezenta 10% din volumele sale de vânzări, în 2025.

„ROMÂNIA PLANTEAZĂ! PENTRU MÂINE”

IVECO România pune la dispoziția ONG-urilor partenere ale OMV Petrom și Ministerul Mediului, în campania „România plantează pentru mâine”, vehicule IVECO Daily ce vor fi utilizate în scopul transportului materialelor necesare plantărilor atât în această primăvară, cât și pentru sezonul de toamnă. Totodată, producătorul implică și rețeaua de dealeri pe care îi invită să participe la acțiunile de plantare din acest an. OMV Petrom contribuie cu 4,6 milioane de euro la cea mai mare inițiativă de împădurire din România finanțată din fonduri private. În cadrul proiectului „România plantează pentru mâine” aproximativ 1.500.000 de puieți vor fi plantați pe 300 de hectare, în următorii trei ani. Cu ocazia primei acțiuni de plantare, ce a avut loc în 7 martie, aproape întreaga structură IVECO s-a alăturat plantatorilor, împreună cu noul business director pentru România, Andrei Gagea. Acesta revine în echipa IVECO Romania, având o experiență de 23 de ani în domeniul vânzărilor, marketingului și serviciilor post-vânzare.

NOUL MERCEDES-BENZ VITO, UN UPGRADE ATRACTIV

Mercedes-Benz a lansat, recent, o nouă variantă a utilitarei Vito. Principalele caracteristici sunt reprezentate de noua generație de motoare diesel OM 654, cu patru cilindri, mai eficientă și mai puternică, îmbunătățirea sistemelor de infotainment și asistență, precum și un nou design.

Caracteristicile ale noului Vito 2020
- Noua generație de motoare diesel OM 654
- Suspensia AIRMATIC
- Mai multă siguranță datorită sistemelor DISTRONIC și Active Brake Assist
- Cameră video pentru marșarier îmbunătățită
- Oglindă retrovizoare digitală
- Un nou sistem de infotainment
- Interior îmbunătățit
- Grilă radiator cu aspect nou.

Faceliftul coincide cu disponibilitatea motorului diesel OM 654, cu patru cilindri și o capacitate de 2,0 litri, pentru toate variantele Mercedes-Benz Vito cu tracțiune pe puntea din spate. Această variantă este familiară pentru portofoliul de motoare Mercedes-Benz Cars și a fost optimizată din punct de vedere eficiență și emisii. Generația de motoare OM 654 este mai eficientă și cu mai puține emisii decât OM 651 și oferă în plus caracteristici îmbunătățite la nivel de zgomot și vibrații. Noile îmbunătățiri pot fi observate la nivelul economiei de combustibil de aproximativ 13%, cu care noul Vito 119 CDI se poate mândri în comparație cu modelul anterior. De asemenea, capacitatea rezervorului SCR este de 24 l, pentru toate modelele.
Noul Mercedes-Benz Vito poate fi comandat începând cu 16 martie.

DACIA ȘI FORD, 48.000 DE MAȘINI, ÎN FEBRUARIE

În luna februarie, au fost produse, în România, 48.038 autoturisme, în creștere cu 7,71% față de luna similară din 2019, când au fabricat 44.600 de unități, potrivit datelor comunicate redacției de Asociația Constructorilor Români de Automobile (ACAROM), membră a ACEA.
Din total, 27.883 de unități, au fost produse in uzina Dacia de la Mioveni, iar 20.155 de unități, în uzina Ford de la Craiova.
Pe modele, producția de autoturisme în primele două luni ale anului 2020 se prezintă astfel:
- Dacia Duster: 36.421 de unități
- Ford EcoSport & Puma: 39.941
- Dacia Sandero: 6.057
- Logan: 5.701
- Dacia Logan MCV: 2.961.

La cele de mai sus, se adaugă caroserii vopsite, fabricate de uzina Dacia, cu destinația Algeria, în volum de 4.055 de unități.

NOU

PREDICT: Întreținere și reparații predictive pentru evitarea opririlor neplanificate. Monitorizare în timp real a datelor camionului tău și suport proactiv pentru intervenții preventive.

■ Start&Drive Excellence PREDICT: 3 ani, 130.000km/an cu asigurare tractare intl. 3 ani. ■ Noua motorizare step D și pachetul FUEL ECO AVANSAT fac posibile reduceri de combustibil începând cu 6% față de aceeași versiune step C. ■ Finanțare flexibilă: leasing financiar sau credit. Oferta se supune unor termene și aprobări ale finanțatorului. ■ Modele din ofertă sunt T High 480 cu cabină mare și T480 cu cabină standard. ■ Campanie valabilă pentru comenzi până la 30 iunie 2020.

Contactează-ne pentru oferta completă!

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

renault-trucks.ro

RENAULT TRUCKS

INFRASTRUCTURĂ

Centura București, la faza de exproprieri și proiectare

Modernizarea Centurii București, cu extinderea la patru benzi în zona de sud și realizarea nodurilor rutiere Berceni, Olteniță și a pasajelor Domnești și Mogoșoaia, se află în faza de exproprieri (unele suplimentare) și de proiectare, cu excepția finalizării lucrărilor de construire a sectoarelor pentru care au fost reziliate contractele inițiale.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii rutiere (CNAIR) a semnat, cu antreprenorul Tirrena Scavi, contractul pentru finalizarea sectorului cuprins între DN2 (E85, km 12) și Autostrada A2 (km 24). Următorul pas este constituirea, de către antreprenor, a scrisorii de garanție de bună execuție și aprobarea ei de către beneficiar. Apoi va fi emis ordinul de începerea a lucrărilor, al căror termen de finalizare este de 15 luni.

Bugetul alocat pentru execuția lucrărilor, în cursul anului 2020, este de aproximativ 98 de milioane de lei, fără TVA. „Menționăm că exproprierile efectuate până la această dată sunt în conformitate cu limitele stabilite prin proiectul tehnic aprobat. În cazul în care, pe parcursul execuției lucrărilor, se va constata că sunt necesare suprafețe de teren suplimentare, Antreprenorul va fi responsabil de pregătirea și predarea către Beneficiar a documentației necesare în vederea promovării, de către Beneficiar, a unei Hotărâri de Guvern pentru exproprierea suprafețelor de teren suplimentare”, precizează CNAIR.

Sectorul A1-DN7, blocat în expertiză

În ceea ce privește sectorul de centură cuprins între A1-DN7, „urmare a rezilierii de către CNAIR, în data de 21 iunie 2019, a contractului de proiectare și execuție, este imperios necesară expertizarea tehnică din punct de vedere calitativ și cantitativ a lucrărilor executate 86,5%”, precizează reprezentanții Companiei.

Licitația pentru expertizare tehnică a fost demarată, iar preluarea amplasamentului de la vechiul antreprenor se va efectua după finalizarea expertizei tehnice și emiterea Raportului de expertiză și a documentelor de proiectare pentru lucrările de remediere. Abia apoi se va scoate la licitație finalizarea sectorului, conform proiectului tehnic aprobat.

Lărgirea la 4 benzi a Centurii de Sud și nodurile rutiere

În ceea ce privește lărgirea la patru benzi a Centurii de Sud și construirea nodurilor rutiere Berceni și Olteniță, contractele au fost semnate în vara anului trecut, iar lucrările se află, acum, în faza de proiectare. În cazul Pasajului Mogoșoaia, ce va supratraversa DN1A, Primăria Municipiului București a eliberat Certificatul de urbanism. Contractul pentru proiectul

ALIMENTEAZĂ-ȚI SETEA

de experiențe inegalabile!

Înscrie-te în **Clubul Rompetrol** și acumulează puncte cu fiecare alimentare pe care o face compania ta, în stațiile Rompetrol, în perioada **15 noiembrie 2019 – 31 mai 2020**.

Poți câștiga o experiență uimitoare de **condus pe gheață în Islanda** sau multe alte **premii tech**!

Înscrie-te pe **club.rompetrol.ro!**

Campania se adresează persoanelor juridice și se desfășoară în perioada **15.11.2019 - 31.05.2020.**
Condițiile de participare, mecanismele campaniei, nota de informare privind protecția datelor cu caracter personal și premiile oferite se regăsesc în regulamentul promoției, disponibil gratuit pe **www.club.rompetrol.ro.**
Pentru mai multe detalii, contactează-ne la **021 207 0080** sau **club.rompetrol@mhmr.ro.**

Program Infoline: Luni-Vineri, între orele 09:00 - 18:00 (cu excepția zilelor libere legale și a sărbătorilor legale).

rompetrol

„Lărgire la 4 Benzi a Centurii de Sud între A2 km 23 și A1 km 55 – Lot 1 – Amenajare Nod Rutier CB – DN4 (Oltenița) km 29-km 33" a fost semnat la sfârșitul lunii iunie 2019, iar proiectarea a început o lună mai târziu. A fost pregătită și documentația aferentă exproprierilor, ce va fi aprobată printr-o Hotărâre de Guvern.

Pentru Lotul II: Amenajare Nod Rutier CB-DJ401 (Berceni) km 33-35, Primăria Capitalei și Consiliul Județean Ilfov au emis certificatele de urbanism, iar declarația de proiectare a fost acceptată la sfârșitul lui iulie 2019. „În 31 octombrie, s-a solicitat corelarea racordării cu DJ401 a nodului rutier Berceni cu proiectul Autostrăzii de Centura București. Pentru perioada de execuție a lucrărilor, se va emite un alt ordin de începere, după finalizarea proiectării. Totodată, CNAIR a întocmit proiectul de Hotărâre de Guvern privind exproprierea imobilelor situate pe amplasamentul lucrării", precizează CNAIR.

Pasajul Domnești

În data de 20 mai 2019, a fost aprobată, prin Hotărâre de Guvern, exproprierea imobilelor suplimentare situate pe raza sectorului 6 București și a localităților Domnești, Clinceni, Bragadiru. Abia în 16 iulie, a fost emisă decizia de expropriere. În 24 mai, Asocierea Straco Group-COMNORD-Specialist Consulting a depus, la CNAIR, documentația tehnică în vederea obținerii autorizației de construire. Ministerul Transporturilor a emis, după 4 luni, în 28 septembrie, Autorizația de Construire 69, „... fără, însă, a fi autorizate lucrările care fac obiectul transferului dreptului de proprietate a suprafeței de 1.834 mp aflate în domeniul public al Statului, din administrarea Ministerului Apărării Naționale în cea a Ministerului Transporturilor-CNAIR", precizează reprezentanții MT. În prezent, se fac demersurile necesare pentru realizarea acestui transfer și emiterea autorizației de construire aferente.

Prelungirea Ghencea-Domnești

În ceea ce privește privește lucrările la obiectivul de investiții „Penetrație Prelungirea Ghencea-Domnești și Supralărgire Bulevardul Ghencea", esențial pentru fluidizarea traficului în zona de vest a municipiului București, primarul general Gabriela Firea ne asigură că sunt în grafic. În prezent, se lucrează la infrastructura rutieră și se relochează și modernizează rețelele edilitare pe tronsonul cuprins între străzile Brașov și Râul Doamnei. „În

perioada imediat următoare vor fi consemnate sumele aferente exproprierilor pentru tronsonul 2 al lucrării, de la strada Râul Doamnei până la strada Valea Oltului. Urmează demolările pe acest tronson și începerea efectivă a lucrărilor", precizează edilul.

Noua arteră, care va avea aproximativ 6 km, va avea cale dublă de tramvai, 2 benzi de circulație pe sens, pistă de biciclete cu dublu sens, trotuare și spații verzi între acestea și partea carosabilă. Totodată, se va realiza un nod intermodal (tramvai 41, autobuze și microbuze ale liniilor preorășenești), precum și o parcare de tip Park&Ride, cu o capacitate de 300 de locuri, ce poate fi extinsă, ulterior, până la 500 de locuri.

12 oferte pentru Lotul 3 al Autostrăzii de Centură București Nord

CNAIR a primit, în 18 februarie, 12 oferte la licitația lansată pentru proiectarea și execuția Lotului 3 al Autostrăzii de Centură București Nord. În lungime de 8,6 km, Lotul 3 va fi cuprins între km 39-47,6. Traseul se va desfășura pe raza județului Ilfov, între DN2, în dreptul localității Afumați, și DN3, în zona Cernica. De-a lungul traseului va fi amenajat un nod rutier la intersecția cu DN2 București-Urziceni, la km 40. În cadrul contractului vor fi construite 7 pasaje.

Iată cine sunt ofertanții: Aktor Societate Tehnica Anonima (AKTOR), China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), Asocierea Constructii Erbașu-Vahostav SK-Danube Total Grup-Concelex, FCC Construccion, IC Ictas Insaat Sanayi Ve Ticaret, Asocierea Impresa Pizzarotti & C-Retter Projectmanagement, Intracom Constructions Societe Anonyme Technical and Steel Constructions (INTRAKAT), Mapa Insaat Ve Ticaret, Asocierea Max Bögl Romania-IBB-HIB Romania-Max Bögl Stiftung, Nurol Insaat Ve Ticaret, Sinohydro Corporation Limited, Asocierea SA&PE Construct-Spedition UMB-Tehnostrade.

Valoarea estimată a contractului este de 466 de milioane de lei (aproximativ 97 de milioane de euro), fără TVA, iar durata lui este de 30 de luni, dintre care 12 pentru proiectare și 18 luni pentru execuție. Garanția lucrărilor este între 5 și 10 ani, în funcție de perioada ofertată.

Pentru Lotul 2, care va costa 184 de milioane de euro și va avea 19 km (între km 20-39), de la intersecția cu DN1, în apropiere de Otopeni, până la intersecția cu DN2, în zona Afumați, au fost depuse, până în 8 februarie a.c., 11 oferte, majoritatea fiind cele de pe Lotul 3.

Pentru Lotul 1, de 17,5 km, între DJ601-DN1 (Corbeanca), estimat la circa 842 de milioane de lei (circa 176 de milioane de euro), au fost depuse, în septembrie anul trecut, 11 oferte, dintre care 10 sunt aceleași companii și asocieri ca la lotul 2. Singura diferență la Lotul 1 este că, lipsește PORR (Austria) și se regăsește Nurol Insaat Ve Ticaret (Turcia). În 4 martie, CNAIR a lansat licitația și pentru Lotul 4, în lungime de 4,4 km (între km 47,6 - km 52). Autostrada de Centură București va avea 100,9 km, iar sectorul de nord, 52,8 km.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

MOL

COMANDĂ CÂT AI ZICE ISA!

Plasează de oriunde și oricând comenzi engros de carburant, bitum sau LPG prin platforma **MOL ISA**.

Pentru mobilitate fără limite, descarcă aplicația **myISA-RO** din App Store sau Google Play!*

Află mai multe pe **molromania.ro**

*ISA si myISA sunt disponibile partenerilor contractuali MOL România.

FORD TRUCKS

Lider la vehicule municipale și de construcții

Cefin Trucks a atins, în 2019, o cifră de afaceri de peste 60 de milioane de euro, cu activitățile sale de vânzare și service, față de 43 de milioane de euro în 2018, iar vânzările Ford Trucks aproape s-au dublat, anul trecut, față de cele din 2018.

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, anunță că a menținut poziția de lider pe segmentul de vehicule municipale, dar și pe piața de vehicule pentru construcții, conform înmatriculărilor raportate de DRPCIV, în anul 2019. Obiectivul pentru 2020 este atingerea unei cote de piață de peste 10%, în urcare de la 8,1%, în 2019, printr-o creștere organică de natură să situeze brandul Ford Trucks în topul primilor trei jucători din domeniu, raportat la volumele de camioane noi vândute în România până în anul 2021.

Stefano Albarosa, fondator și CEO Cefin Trucks:

„Vânzările Ford Trucks din 2019 aproape s-au dublat față de cele din 2018 (555 versus 357) și lucrăm pentru o creștere ulterioară, în 2020, de peste 20%, în ciuda unei piețe în scădere. În 2020, ne vom concentra pe modelul destinat activităților de transport internațional – Ford F-MAX, segment în care potențialul de a crește cota noastră de piață este mai mare, și mizăm pe atingerea unui procent de 5% a acesteia. Investim permanent în organizația noastră, atât în oameni și sisteme integrate, în zona de vânzări, cât și în dezvoltarea rețelei de service, prin deschiderea a două noi centre, în 2020."

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

Un parteneriat de succes

„Pentru al doilea an consecutiv, am reușit performanța de a ne menține poziția de lider de piață pe segmentul de vehicule pentru construcții, cu o cotă de piață de 28,3%, precum și în zona de vehicule municipale, cu o cotă de piață de 68,9%. Am atins o cifră de afaceri, la sfârșitul anului 2019, de 53 de milioane de euro, pentru vânzarea de vehicule noi și rulate, și 10 milioane de euro în service, cu o creștere de la 35 de milioane de euro, respectiv 8,5 milioane de euro, în 2018. Vrem să le mulțumim clienților noștri pentru că au avut încredere în noi și suntem mândri că ne-au ales să le fim parteneri. De asemenea, suntem recunoscători atât partenerului nostru extern, Ford Trucks, pentru suport și sprijin permanent, cât și partenerilor noștri de service din țară", a declarat Stefano Albarosa, fondator și CEO Cefin Trucks.

„Ford Trucks are o strategie complexă de expansiune, urmând ca, începând din anul 2020, să definitiveze rețeaua de distribuitori în Europa de Vest, ce a început în 2019, cu adăugarea pe harta Ford Trucks a Spaniei, Portugaliei și Italiei. Această etapă vine după finalizarea strategiei de dezvoltare a rețelei în Europa Centrală și de Est. De asemenea rețeaua de service existentă în Europa de Vest este în proces de îmbunătățire", a declarat Koray Kuvvet, managing director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.

Koray Kuvvet a adăugat că parteneriatul cu Cefin Trucks s-a dovedit a fi un real succes, de-a lungul celor trei ani de prezență în România. „Împărtășim același obiectiv, și anume de a consolida poziția de lider în segmentul vehiculelor de construcții și cele municipale, și să creștem în segmentul de transport internațional cu Ford F-MAX, unde avem potențial de creștere a cotei de piață."

Creștere accelerată, pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția Cefin Trucks, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând, deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.

Vânzările au crescut și mai mult, în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând, în noiembrie 2019, un total de peste 1.000 de unități Ford Trucks, cifră celebrată alături de parteneri și clienți. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească și mai mult cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks mizează pe păstrarea poziției de lider pe segmentul construcții și vehicule municipale în 2020. Tot în 2020, Cefin Trucks va extinde rețeaua de service, adăugându-i o dimensiune multibrand.

Koray Kuvvet

Rețea națională de vânzări și service

Rețeaua de distribuție și asistență tehnică Ford Trucks este prezentă în orașele București, Constanța, Craiova, Timișoara, Arad, Deva, Brașov, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea și Cluj. Cu peste 18 ani de experiență în reparații pentru camioane și remorci, compania efectuează reparații complexe de mecanică, electrică și tinichigerie pentru toate tipurile de vehicule și semiremorci.

Cefin Trucks este lider de piață în comerțul de camioane rulate și, astfel, le poate acorda clienților săi prețuri de cumpărare și tranzacții foarte competitive, în ceea ce privește valoarea adăugată serviciilor financiare venite o dată cu vânzarea de camioane noi. Toate vehiculele Ford Trucks livrate în România sunt echipate cu sisteme de monitorizare GPS oferite de grupul Viasat.

Echipa de vânzări Cefin Trucks a crescut în mod constant, de la 10 angajați în 2017 până la 23 în momentul de față, oferind acum o acoperire teritorială completă, distribuită într-o rețea de 12 birouri de vânzări și 12 centre de service autorizate.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Cefin Trucks le oferă clienților săi un set complet și competitiv de servicii post-vânzare, prin centrele sale din București, Brașov, Deva și Arad și prin rețeaua sa de parteneri de servicii, în Constanța, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timișoara și Cluj.

ALIMENTEAZĂ-ȚI AFACEREA CU OMV CARD!

CÂȘTIGĂ **2000L** DE CARBURANT

Comandă cardul OMV exclusiv pentru companii* și **poți câștiga 2000 de litri de carburant**!

Înscrie-te acum pentru card și profită de:

- Acces la o rețea extinsă în România şi Europa prin parteneriatul ROUTEX;
- Condiţii flexibile de facturare şi plată;
- Servicii de recuperare TVA şi plata taxelor de drum.

*Mai multe detalii și Regulamentul campaniei se găsesc la www.omv.ro/omv-card

Energia pentru o viață mai bună.

OMV

NOUA GENERAȚIE MAN

Un instrument pentru profesioniști

Noile camioane MAN au fost complet regândite, pentru a face față solicitărilor actuale ale pieței. Iar autovehiculul răspunde, cu o remarcabilă precizie, unei întrebări foarte complicate: cum arată instrumentul potrivit de lucru pentru un șofer profesionist, în 2020?

Cu ocazia primului drive-test realizat cu noua generație TGX, am putut înțelege complexitatea camionului, oportunitatea pe care o oferă șoferilor de a-și reafirma profesionalismul în contextul tehnologic actual.

În ultimii ani, tot mai mult s-a discutat despre noile sisteme de asistență, menite să ușureze munca conducătorilor auto și, în același timp, să crească eficiența camionului. S-a ajuns până în punctul în care nu puțini sunt cei care contestă meritele șoferilor, afirmând că noile tehnologii „fac toată treaba”.

Noul MAN pare să schimbe lucrurile – tehnologiile moderne echipează camionul și asigură confortul, siguranța și eficiența pe care le așteptăm cu toții de la un camion modern, însă, în același timp, oferă șoferului (dacă acesta vrea și are cunoștințele necesare) posibilitatea de a „umbla la reglaje fine”. Practic, un șofer cu un grad ridicat de profesionalism își poate demonstra calitățile, la volanul noului camion. Luând deciziile potrivite – când și cum să funcționeze sistemele de ultimă generație, pentru un parcurs optim.

Dacă, la exterior, noul MAN aduce o importantă evoluție în materie de design și aerodinamicitate, la interior avem de-a face cu o adevărată revoluție. Practic, totul a fost regândit și schimbat.

Accent pe funcționalitate

Designul este elegant, însă constructorul german nu pare interesat de a impresiona cu orice preț, prin imaginea noul camion. Mai degrabă, ținta principală este aceea de a reîntări și, totodată, împrospăta imaginea clasică a brandului, având grijă, în același timp, să facă ușor identificabilă noua generație, prin câteva elemente de design.

Oglinzile laterale au fost depărate de stâlpii cabinei și, totodată, aduse puțin mai în spate. Astfel, a fost crescută vizibilitatea în partea laterală, aspect foarte important în cazul trecerilor de pietoni sau la intrarea în sensuri giratorii. Reprezentanții MAN au confirmat faptul că, într-un viitor apropiat, va fi disponibilă și opțiunea de înlocuire a oglinzilor laterale, cu camere.

Un aspect foarte util îl reprezintă butoanele amplasate pe portiera șoferului, în partea de jos a acesteia. Astfel, o serie de comenzi vor putea fi accesate de către conducătorul auto, fără a fi necesar să urce în cabină. Modelele prezentate la lansare propun, pentru aceste butoane, funcții precum acționarea luminii în spatele cabinei, avariile, închiderea geamurilor și blocarea portierei din dreapta. Însă, aceste butoane pot fi configurate și pentru alte funcții. Astfel, șoferii vor putea să reducă numărul de urcări (inutile) în cabină.

Un scaun nou pentru șofer echipează noua generație MAN. Acesta are multiple ajustări, fiind foarte confortabil și, împreună cu volanul (ajustabil pe o plajă largă), poate asigura poziția optimă de condus, indiferent de înălțimea conducătorului auto. În staționare, volanul poate fi poziționat la orizontală (ca o măsuță). De apreciat este și faptul că scaunul din dreapta poate fi întors către interiorul cabinei, oferind mai mult confort în perioadele de relaxare pentru șofer.

Postul de conducere este caracterizat de volanul cu numeroase comenzi și cele două display-uri – soluție, deja, clasică, pentru autovehiculele moderne.

Însă modul în care au fost gândite funcțiile... aici intervine strict filosofia MAN, iar șoferii vor avea surprize pe care le vor aprecia și, totodată, vor trebui să se obișnuiască cu ele.

Încă din start, observi faptul că viteza și turațiile și-au schimbat poziția (viteza este în stânga și turațiile sunt în dreapta, reprezentate pe ceasuri incomplete/tăiate). Acest aspect a fost necesar pentru a păstra o zonă centrală a ecranului, generoasă, unde șoferul poate seta un număr foarte mare de opțiuni. Atât din partea stângă, cât

și din partea dreaptă a volanului, conducătorul auto poate accesa diferite meniuri, pe acest ecran. Acesta reprezintă unul dintre aspectele care vor solicita o anumită perioadă de ajustare. Trebuie remarcată ușurința cu care meniurile sunt accesate – comenzile sunt pe volan, iar mâinile șoferului vor rămâne permanent în poziția firească de condus.

Nu mai puțin complex este meniul dedicat celui de-al doilea display, din dreapta. Pentru accesarea lui, MAN a introdus „SmartSelect" – o rotiță dublă care asigură un plus de siguranță și precizie în accesarea comenzilor, față de un display cu funcție „touchscreen". Foarte complex și, totodată, ușor de utilizat, „MAN SmartSelect" te ajută să navighezi prin meniul principal (rotița mare) sau cele secundare (rotița superioară), poți accesa diferite elemente, prin apăsare sau mișcare sus/jos, stânga/dreapta (precum un joystick), sau poți scrie litere și mări harta, prin mișcarea degetelor pe partea superioară a ansamblului, care este sensibilă la atingere. MAN a proiectat inclu-

siv un suport ergonomic pentru mâna cu care este acționat dispozitivul „SmartSelect".

Display-ul din dreapta este disponibil în două variante, cea mai mare funcționând permanent în format „split screen". Astfel, două funcții vor fi disponibile concomitent.

Un alt aspect original, proiectat de MAN, îl reprezintă „scurtăturile". Ați observat, bineînțeles, cele șase butoane marcate cu numere, amplasate deasupra comenzilor pentru climatizare. „Posturile de radio" – ați putea crede, la prima vedere. Însă, de fapt, reprezintă mult mai mult. Pe fiecare buton poate fi stocată orice funcție legată de camion. De exemplu, o anumită adresă. Astfel, prin apăsarea respectivului buton, este lansată navigația direct către adresa setată anterior. Sau poate fi vorba despre transmiterea unui mesaj... sau orice altă funcție. Memorarea se realizează cu ușurință, prin apăsarea prelungită a butonului. Iar dacă șoferul uită pe ce număr a memorat o anumită funcție... și aceste butoane sunt sensibile și, doar prin simpla atingere, în partea de sus a display-ului din dreapta apare descrierea funcției stocate.

Bineînțeles, noul MAN dispune de Android Auto și Apple Carplay.

Parteneriatul șofer-camion

Am apreciat plasarea comenzilor legate de cutia de viteze pe maneta din partea dreaptă a volanului (la fel ca și la alți producători). Funcțiile sunt ușor de accesat, șoferul putând opta între cele trei moduri de rulare: Efficiency, Performance, Manoeuver. De asemenea, frâna de parcare acționată electric se activează automat la oprirea motorului și se dezactivează la plecarea de pe loc, de asemenea, automat.

Pentru situațiile de trafic intens și ambuteiaje, șoferii vor aprecia foarte mult funcția de pilot adaptiv, completată cu asistența activă la păstrarea benzii. Astfel, camionul va accelera, frâna și opri în funcție de mașina din față, iar volanul va ajusta automat direcția pentru a păstra camionul în centrul benzii. Această funcție este activă între 0 și 60 km/h. La viteze superioare, funcția ACC rămâne disponibilă, însă asistența la păstrarea benzii se activează doar atunci când apare riscul părăsirii accidentale a acesteia. De altfel, acesta este unul dintre aspectele care este de anticipat că vor pune anumite probleme de adaptare. Practic, volanul este acționat cu o ușurință remarcabilă, iar, atunci când sistemul intervine (destul de incisiv), prima impresie este că este ceva care vrea să îți blocheze mișcarea. Pe parcursul sesiunii de drive-test, am fost „luat prin surprindere" de câteva ori de intervenția acestui sistem și, inițial, senzația a fost că sistemul „luptă" cu mine (sau eu cu el). După perioada de ajustare, am început să înțeleg sistemul și chiar să anticipez momentele când se activează, iar „lupta" s-a transformat într-o bună colaborare. Anticipez faptul că unii șoferi vor avea tendința să dezactiveze sistemul... Cred, însă, că nu este un lucru recomandabil. Acest sistem ajută la evitarea ieșirilor accidentale din bandă și, totodată, poate preveni acroșarea vehiculelor oprite pe partea dreaptă a drumului.

La capitolul siguranță, trebuie să menționăm sistemul de asistență la schimbarea benzii, care alertează șoferii în cazul în care schimbarea benzii nu este sigură (mașini aflate în „unghiul mort"). Sistemul este activ pentru ambele părți ale camionului. Frânarea automată în cazul unui impact iminent completează sistemele de siguranță activă ale camionului, un autovehicul care oferă un puternic sentiment de siguranță, încă de la primul drum.

Complexitatea pusă la dispoziția șoferilor de noile camioane reprezintă doar o parte din ceea ce reprezintă noua generație MAN. Aspectele legate de service și conectivitatea asigurată de RIO vor completa eficiența în creștere, promisă de constructorul german.

Radu BORCESCU
Bilbao, SPANIA
radu.borcescu@ziuacargo.ro

RENAULT TRUCKS T 01 RACING

Ediție specială de camioane rulate

Pentru a marca introducerea motorului de 420 CP, 13 l, pe gama sa de vehicule rulate, Renault Trucks lansează modelul T 01 Racing. Redesenată de către centrul Halle du Design, această nouă ediție specială este inspirată din lumea curselor auto. Recondiționat în cadrul Fabricii de Camioane Rulate, vehiculul Renault Trucks T 01 Racing este completat de o ofertă de garanție de la producător de un an.

Renault Trucks oferă o nouă ediție specială cu alură sportivă, pentru a marca introducerea motorului de 480 CP și 13 litri pe gama sa de vehicule comerciale rulate. Modelul poartă numele de Renault Trucks T 01 Racing.

Un design sportiv

Liniile acestui cap tractor Euro 6 de ultimă generație au fost întărite de către designerii de la Hale du Design (HDD), o entitate care se află în proprietatea constructorului francez. Aceștia s-au inspirat din lumea curselor auto, pentru a crea un design dinamic li modern, care ilustrează perfect performanțele tehnice ale vehiculului.

La exterior, vopseaua modelului Renault Trucks T 01 Racing combină trei nuanțe, pe un fond alb EKLA, și anume un negru strălucitor, roșu incendiar și galben astringent. Interiorul proiectoarelor frontale este pictat în roșu. Sunt folosite, de asemenea, și stickere reflectorizante exclusiviste, care amintesc de cursele de mașini. Nu în ultimul rând, vopseaua de pe parasolar, capacele butucilor roților, grila radiatorului și oglinzile retrovizoare finisează în mod dinamic aspectul sportiv al acestui camion.

Gri antracit, la interior

La interior, este dat tonul din momentul în care deschizi ușa, barele de susținere pentru urcare fiind și ele roșii ca focul, cu accente galbene. Apoi, șoferul se regăsește într-un interior de culoarea cărbunelui, cu un aspect gri antracit. Mânerele roșii ale torpedoului pot fi îndepărtate. Ca opțiune, clienții pot comanda elemente adiționale de culoarea cărbunelui, accesorii LED și goarne, sau pot comanda o anumită vopsea.

Metamorfoza modelului Renault Trucks T 01 Racing este realizată în Fabrica de Camioane Rulate, unitatea dedicată transformării și adaptării vehiculelor uzate ale producătorului, care este situată în Bourg-en-Bresse și care utilizează aceleași procese industriale ca pentru vehiculele noi.

Renault Trucks T 01 Racing este un vehicul rulat recent, selectat, pregătit și transformat de către experți din rețeaua Renault Trucks, în conformitate cu standardele producătorului și utilizând componente originale, certificate. Are un kilometraj scăzut și vine acoperit de o garanție de producător de 12 luni sau 120.000 km.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

VOLVO TRUCKS FH, FH16, FM și FMX

Cea mai mare lansare a tuturor timpurilor

Volvo Trucks a lansat, la începutul lunii martie, patru camioane noi, cu accent puternic pus pe mediul de lucru al șoferului, pe siguranță și productivitate. Cele patru autocamioane pentru transportul de mare tonaj, Volvo FH, FH16, FM și FMX, reprezintă aproximativ două treimi din livrările Volvo Trucks.

Anticiparea unei cereri de transport în creștere pune presiune asupra disponibilității șoferilor profesioniști din întreaga lume. În Europa, de exemplu, estimările arată că sunt vacante aproximativ 20% din totalul locurilor de muncă pentru șoferi. Pentru a ajuta clienții să recruteze și să păstreze cei mai buni șoferi, Volvo Trucks s-a concentrat puternic pe dezvoltarea noilor autocamioane, pentru a le face mai sigure, mai eficiente și mai atractive pentru șoferii bine pregătiți.

„Șoferii care își manevrează camionul în siguranță și eficient reprezintă un atu de neprețuit pentru orice companie de transport. Comportamentul responsabil la volan poate contribui la reducerea emisiilor de CO_2 și a costurilor privind combustibilul, precum și a riscului de accidente, vătămare corporală și imobilizare neplanificată. Noile noastre autocamioane îi vor ajuta pe șoferi să lucreze mai în siguranță și mai productiv și le vor oferi clienților noștri argumente mai puternice, atunci când încearcă să atragă cei mai buni șoferi”, a declarat Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

Posibilități nelimitate

Diferitele modele de autocamioane din gama Volvo Trucks sunt disponibile cu multe tipuri de cabină și pot fi optimizate pentru o gamă largă de aplicații. În cazul camioanelor pentru transportul de cursă lungă, cabina este, adesea, a doua casă a șoferului. Camioanele de transport regional funcționează, de multe ori, ca birou mobil, în timp ce, în construcții, vehiculele sunt instrumente de lucru robuste și practice. Prin urmare, vizibilitatea, confortul, ergonomia, nivelul de zgomot, manevrabilitatea și siguranța au fost elementele centrale ale dezvoltării tuturor noilor modele. De asemenea, exteriorul camioanelor a fost modernizat, pentru a le reflecta proprietățile și a crea un design general atractiv.

Cabinele Volvo FM și Volvo FMX

Noile Volvo FM și Volvo FMX sunt echipate cu o nouă cabină, dar și cu multe dintre funcțiile panoului de instrumente care se regăsesc la modele mai mari din gamă.

Volumul interior a crescut cu până la un metru cub, oferind confort sporit și mai mult spațiu de lucru. Vizibilitatea este, acum, și mai bună, datorită geamurilor mai mari, liniei coborâte a ușilor și oglinzilor noi.

Volanul este echipat cu funcția de înclinare a coloanei, care permite reglarea, într-o mai mare măsură, a poziției de condus. Patul inferior din cabina de dormit este poziționat mai sus decât în cazul versiunilor anterioare, oferind un confort mai mare și generând spațiu suplimentar de depozitare dedesubt. Cabina de zi are un nou compartiment de depozitare, de 40 de litri, cu iluminare interioară pe peretele din spate. Confortul cabinei este îmbunătățit și mai mult, printr-o izolație sporită, care oferă protecție la frig, la căldură și la zgomot, în timp ce o unitate de climatizare controlată cu senzori, cu filtru de carbon, garantează calitatea optimă a aerului în toate condițiile.

Nouă interfață pentru șofer

Pentru toate modelele, zona șoferului are, acum, o interfață complet nouă pentru informații și comunicare, menită să faciliteze vizualizarea și gestionarea diferitelor funcții, ceea ce reduce stresul și factorii perturbatori. Panoul de instrumente este complet digital, cu un ecran de 12 inch, care ajută șoferul să selecteze informațiile necesare, în orice moment. Ecranul lateral suplimentar, de 9 inch, ușor de accesat, este disponibil pentru infotaiment, navigație, informații de transport și monitorizare camere video. Funcțiile pot fi controlate prin butoanele de pe volan, prin comandă vocală sau prin ecranul tactil și panoul de bord de control.

Sisteme îmbunătățite de siguranță

Siguranța a fost îmbunătățită și mai mult, cu funcții precum farurile cu fază lungă adaptivă, pentru Volvo FH și Volvo FH16. Sistemul îmbunătățește siguranța pentru toți participanții la trafic, dezactivând automat segmente selectate ale fazei lungi LED, atunci când autocamionul se apropie de traficul din față sau de un alt vehicul din spate.

Deplasarea este, de asemenea, facilitată de un control adaptiv al vitezei de croazieră (ACC) și prin pilotul automat cu asistență la coborâre, care activează automat frânele de serviciu, atunci când este necesară o forță de frânare suplimentară, pentru a menține o viteză constantă, în pantă. Sistemul de frânare controlat electronic (EBS), care este o condiție necesară pentru caracteristicile de siguranță, cum ar fi Avertizarea de coliziune cu frână de urgență și Controlul electronic al stabilității, vine, acum, ca echipare standard, pentru noile camioane. Direcția dinamică Volvo, cu Asistență pentru păstrarea benzii de rulare și Asistență de stabilitate, este disponibil, de asemenea, ca opțiune. Sistemul de recunoaștere a indicatoarelor rutiere este capabil să detecteze semne precum restricțiile de depășire, tipul de drum și limitele de viteză și le afișează pe panoul de bord.

Vizibilitatea poate fi îmbunătățită și mai mult, prin adăugarea unei camere video, pe partea pasagerului, montată pe oglinda din dreapta, care oferă pe ecranul lateral o perspectivă complementară asupra fiecărei părți a autocamionului.

Motoare eficiente și lanțuri cinematice alternative

Atât mediul, cât și economia, sunt factori importanți pentru companiile de transport. Întrucât nu va exista o singură sursă de energie care să abordeze toate problemele legate de schimbările climatice și, din moment ce diferitele segmente de transport și diferitele activități vor necesita o varietate de soluții, în viitorul apropiat, vor continua să fie folosite în paralel mai multe tipuri de lanțuri cinematice.

Pe multe piețe, Volvo FH și Volvo FM sunt disponibile cu motorul Euro 6 alimentat cu LNG, care oferă performanță și eficiență privind consumul de combustibil la fel ca autocamioanele diesel echivalente Volvo, dar cu un impact climatic mult mai mic. Motorul cu gaz poate funcționa fie pe biogaz, care reduce emisiile de CO_2 cu până la 100%, fie pe gaz natural, care reduce emisiile de CO_2 cu până la 20%, în comparație cu autocamioanele diesel echivalente Volvo. Acest lucru este asociat cu emisiile

vehiculului din timpul utilizării, proces cunoscut ca „de la rezervor la roată”.

Noul Volvo FH poate fi, de asemenea, echipat cu un nou și eficient motor diesel Euro 6, inclus în pachetul I-Save, care permite economii semnificative de combustibil și reduce emisiile de CO_2. În cazul operațiunilor de cursă lungă, de exemplu, noul Volvo FH cu I-Save combină noul motor D13TC cu un pachet de funcții și poate oferi economii de combustibil de până la 7%. Valoarea reducerii consumului de combustibil este calculată comparând costurile de motorină și AdBlue pentru D13TC Euro 6 Step D echipat cu pachetul de combustibil pentru transportul de cursă lungă (I-Save), cu D13 eSCR Euro 6 Step D fără acest pachet. Economia reală de combustibil poate varia în funcție de mulți factori, cum ar fi experiența șoferului, utilizarea controlului vitezei de croazieră, specificația vehiculului, sarcina vehiculului, topografia reală, întreținerea vehiculului și condițiile meteorologice. Uneori, au fost raportate economii chiar mai mari.

De asemenea, au fost aduse îmbunătățiri versiunilor Euro 3 și 5 cu caracteristici precum Asistența de cuplu motor Volvo.

Turnul de camioane

Pentru a marca în mod inedit cea mai mare lansare pe care a realizat-o vreodată, Volvo Trucks a realizat un film care bate noi recorduri. Pentru a demonstra puterea și fiabilitatea celor patru vehicule noi, Volvo a construit din autocamioane un turn impresionant, de 15 metri înălțime și 58 de tone greutate.

Filmul neobișnuit este realizat în plină noapte și începe prin a prezenta turnul format din autocamioane ca un monolit imens, care strălucește în depărtare. Pe măsură ce perspectiva se restrânge, vedem lupi în prim plan și distingem profilul unei femei la volan. Când filmul ajunge în punctul culminant, susținut de fum și efecte de iluminare, vedem că bărbatul care stă în vârful turnului de camioane este, de fapt, președintele Volvo Trucks, Roger Alm.

„Aceasta este cea mai mare lansare Volvo Trucks de până acum. Noile modele vor avea un impact uriaș asupra profitabilității și capacității clienților noștri de a concura atât în mediul de afaceri, cât și pentru cei mai buni șoferi. Sunt obișnuit să fiu deasupra lucrurilor și să am controlul, dar în acest caz, să fiu filmat în vârful turnului format din autocamioane a fost, cu siguranță, o zi neobișnuită la serviciu. Aș putea spune că am un anumit respect pentru înălțimi. Sunt un tip cu picioarele pe pământ”, a spus Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

Filmul a fost realizat la sfârșitul anului 2019, pe un teren de testare în afara orașului unde se află sediul companiei Volvo, Göteborg, Suedia. Atât turnul format din autocamioane, cât și majoritatea efectelor vizuale sunt reale, inclusiv fumul și luminile, pe care le dezvăluie filmarea realizată din culise.

„A fost nevoie de aproximativ o lună pentru a proiecta și a construi turnul și pentru a ne asigura că prezintă siguranță la deplasare. În esență, acest lucru a fost posibil grație robustului camion pentru construcții, Volvo FMX, și noii sale punți tandem de 38 de tone, capabilă să suporte greutatea celorlalte autocamioane. Dar a necesitat, de asemenea, o viteză și o deplasare constantă, oferite de tehnologia Direcției dinamice Volvo și de către un șofer de autocamion bine pregătit”, a declarat Markus Wikström, inginer la Volvo Trucks și parte a echipei din spatele realizării turnului de camioane.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

VOLKSWAGEN
Hainele cele noi și digitale ale lui Caddy

A fost dezvăluit Noul Caddy, aflat la cea de-a cincea „reîncarnare", fiind anunțat ca fiind cel mai digital din toate timpurile, bucurându-se, printre altele, de 6 sisteme de asistență complet noi și de conectivitate *#2020*.

Cu o polivalență cu care, deja, ne răsfață de ceva vreme, VW Caddy poate fi orice este nevoie. Furgon, monovolum de familie, shuttle sau camper.

Fiecare detaliu a fost desenat de la zero iar modelul se bucură, pentru prima oară, de platforma modulară MQB. Mulțumită acesteia, noile tehnologii de ultimă generație își fac debutul: sisteme inovatoare de asistență care sporesc siguranța și confortul, sisteme Infotainment și de operare digitalizate și interconectate. Toate fac din Noul Caddy un smartphone pe roți. O altă față nouă este tehnologia Twindosing, care face motoarele TDI mai curate ca niciodată, conform oficialilor.

În paralel, au fost îmbunătățite semnificativ cockpitul și spațiul oferit în habitaclu, dar și în zona cargo.

Schimbări majore

Optic, utilizarea platformei MBQ este evidentă, datorită ampatamentului mărit. Designerii s-au folosit de avantajul tehnic existent pentru a realiza, pe această bază, o caroserie complet reproiectată. La interior, Caddy atrage cu soluții high-tech și semnificativ mai mult spațiu. La interior, arhitectura elementelor de afișare și operare este complet nou dezvoltată: interfețele interactive pentru șofer și pasagerul din față formează, acum, noul „cockpit digital".

Polivalență

Dimensiunile exteriorului și interiorului au fost modificate în așa fel încât spațiul de încărcare să fie îmbunătățit semnificativ. Noul Caddy poate depozita, transversal, un europalet, în cargo. Va fi disponibilă și o versiune Caddy Maxi, cu ampatament lung. Importantă, în cazul lui Maxi, este noua lățime a ușii glisante, mărită de la 701, la 840 mm. Astfel, pe suprafața de încărcare, mai lată, și ea, cu 11 mm, încape și un al doilea europalet.

Volumul maxim de depozitare este de 3,3 mc pentru Caddy și 4 mc pentru Caddy Maxi.

Ergonomie accentuată

Pentru toate versiunile Noului Caddy, sunt disponibile scaune noi și mult mai ergonomice (Ergo AGR), dezvoltate special pentru cei care petrec mult timp în mașină, având multiple reglaje. Pe lângă reglarea longitudinală și în înălțime, se mai poate ajusta înclinarea scaunului și adâncimea pernei. Totodată, există și un suport lombar, pe 4 direcții.

Variantele Kombi și monovolum de familie sunt vehicule cu cinci locuri, al doilea rând de scaune având scaun individual plus banchetă cu două locuri. Opțional, două scaune individuale suplimentare pe al treilea rând de fac posibil transportul a 7 persoane.

Confort și siguranță

19 sisteme sunt prezente la bord, șase dintre acestea fiind în premieră pe Caddy: Travel Assist (deplasare asistată, nivel 2), ACC cu Stop & Go (reglarea automată a distanței), Trailer Assist (sistem de asistență la parcare pentru remorcă), sistem de asistență la schimbarea benzii (integrat în senzorul radar din spate), asistent pentru ieșirea din parcare (integrat în senzorul radar din spate), Emergency Assist (oprire asistată în caz de urgență).

Motorizări

Sunt disponibile două motoare TDI de 2 litri, cu puteri cuprinse de 75 și 122 CP, un TSI pe benzină, de 1,5 litri și 116 CP, și un TGI, 1,5 litri, pe gaz natural, de 130 CP. Modelele TDI dispun, în plus, de o injecție dublă pentru AdBlue (Twindosing), reducându-se semnificativ emisiile noxe. Toate se aliniază normelor Euro 6. Pe versiunea TDI de 122 CP, va fi opțiunea cutiei DSG cu 7 trepte, cu ambreiaj dublu și cu tracțiune față, precum și în versiunea 4MOTION, cu tracțiune integrală și o cutie de viteze manuală, cu 6 trepte.

Rămâne să ne convingem de Noul Caddy în cadrul unui drive-test.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

AM PUS PRELATA (3)

Povești... rusești

Acum, înaintea celui de-al 3-lea episod din acea parte a vieții mele tatuată cu ba amarul, ba dulcele miros de motorină, este momentul să vă destăinui ceva: niciun cuvânt (adică poate câteva, pe ici pe colo, unde se nimerește...) nu este scris pentru a povățui pe cineva ce trebuie să facă pentru a vinde semiremorci. Prea diferite au fost timpurile, prea diferiți oamenii întâlniți și toate prea la întâmplare, fără o strategie clară, dinainte sau în amănunt stabilită cu superiorii mei, au fost întâmplările, precum cea despre care vă voi povesti astăzi.

Chiar dacă au fost la baza unui mai mic sau mai mare succes, iar o parte dintre ele doar rezultatul unor coincidente fericite, altele sunt poveștile pe care le scrie viața și pe care le dedică acelora care cred în ele. Una dintre cele mai frumoase am trăit-o în... Uniunea Sovietică, aceea cu secera și ciocanul pe steag și cu Lenin în mausoleul din Piața Roșie.

Gigantul Sovtransavto

Printre firmele care mai efectuau transporturi pentru cisternele vândute de Bernd Hoffmann în Iran, se afla, pe lângă Somat și Hungarocamion, și marea companie Sovtransavto, din URSS. Țin minte că veneau șoferi, în majoritate de la filiala din Chișinău, din Moldova (pe atunci, o fidelă republică sovietică), care mai rupeau câteva cuvinte românești, învățate de la bunici. Bine dispuși că se făceau înțeleși pe la firma noastră și tratați cum se cuvine, cu vodcă din belșug, seara, mai povesteau cate ceva despre Sovtransavto, ce fel de camioane și semiremorci au, pe unde sunt filialele din teritoriu și cum îi cheamă pe șefi. A fost unicul bagaj de cunoștințe cu care l-am convins pe Hoffmann să-mi cumpere un bilet de avion și să-mi facă rost (cu relațiile lui) de o viză.

Se pare că, pentru cineva, data aleasă nu a fost de bun augur. Am ajuns la Moscova pe 9 februarie 1984, data la care a murit Yuri Andropov, succesorul lui Brejnev la șefia partidului și statului sovietic. Deci, doliu național pentru următoarele 3-4 zile, toate firmele închise, restaurantele de asemenea, și mare înghesuiala în Piața Roșie. Am trecut pe la Sovtransavto, am lăsat o scrisoare de introducere la un portar beat turtă, în care mă prezentam cine sunt și comunicam că sunt cazat la hotelul Cosmos (pe vremea aceea, doar 3 hoteluri din Moscova erau pregătite și „dotate" pentru

Dan Schnick

străini. Cunoașteți bancul? Întrebare la Radio Erevan: „de ce nu este permis sa uzi florile din camera ta de hotel?" Răspuns: „pentru ca sunt Philips!"). Se pare ca mesajul a ajuns, totuși, unde trebuia, pentru că, după 3 zile, am primit, la rândul meu, un mesaj de la Sovtransavto să fiu acolo în ziua următoare, la ora 10.

Director general era un tovarăș Tatașvili, un gruzin de dimensiuni impresionante, foarte mare fan al coniacului natal din Gruzia și, totodată și client dedicat. M-a primit în biroul lui, mobilat, desigur, nu cu ruble din salariu, și asistat de o translatoare a cărei ținută lăsa să se întrevadă că era „de serviciu" și după orele obligatorii. Încet, încet, pe lângă glumele și poveștile de rigoare, am băut împreună și un păhărel, în memoria defunctului. Am aflat că au, în total, peste 20.000 de camioane, din care cam 3.000 sunt angajate în transportul internațional, către sau din Europa. Și, în ultima lor ședință, au stabilit ca, pe viitor, să nu mai folosească semire-

morci frigorifice de producție sovietică, vehicule care, după numai un an-doi de exploatare, cântăresc cu o tonă mai mult decât cele noi, din cauza apei care a pătruns în izolație. La ora actuală, sunt în căutarea unei finanțări deștepte, pentru că încasările lor în valută nu permit o plată în cash. Mă anunța el când să vin din nou.

Încă o dată „fatidică”... pentru unii

Și m-a anunțat. Am aterizat la Moscova pe 10 martie 1985, ce fatal, ziua în care... a murit Cernenko, urmașul lui Andropov, care era urmașul lui Brejnev, care... Nimeni nu bănuia, atunci, că numirea lui Gorbaciov imediat după înmormântare avea să fie clopoțelul care anunța sfârșitul Uniunii Sovietice și al întregului bloc comunist din Europa.

După alte 3 zile de plimbare prin Moscova, am fost primit la Sovtransavto de Serghei Nizov. Vicepreședinte și format dintr-un total alt aluat decât Tatașvili, un gentleman ca la carte, vorbitorul unei engleze impecabile, focusat pe business, fără interminabilele introduceri și păhărele cu umplere repetată, Nizov a trecut direct la subiect:

„Vom achiziționa 200 de semiremorci frigorifice, iar specificația tehnică este descrisă în dosarul pe care vi-l dau acum. În el găsiți și toate detaliile legate de condițiile de plată, precum și documentația necesară la livrare!”, spuse el. *„Vă las 2 zile să vă documentați și să-mi spuneți dacă veți participa la proiect în aceste condiții, sau nu!”*

Țin minte, era o zi de miercuri, iar următoarea întâlnire a fost fixată pentru vineri, la ora 10. Seara, aveam biletul de avion pentru Düsseldorf. M-am întors la hotel, m-am dus lângă recepție, la biroul unde se afla un telex, și, nefiind un secret, am transmis toate informațiile acasă, la Schmitz. Peste o oră, a venit și răspunsul: „da, participăm, și tu ramai la Moscova până când se conturează următorii pași!”

Seara, m-am dus la barul hotelului, după ce i-am explicat soției, la telefon, să nu vină la aeroport după mine. Două scaune mai încolo, auzeam doi domni într-o convorbire lejeră, în limba engleză, vorbind despre... semiremorci. Apoi am ciocnit o bere: Didier Reed de la Fruehauf Franța, Ernst Thalheimer de la Kässbohrer Germania și Dan Schnick de la Schmitz. Cu termenul meu, de la ora 10, a doua zi, eram la mijloc: unul era de la 9, celălalt de la 11.

Prin Moscova

A doua zi, au plecat acasă, iar eu am rămas la Moscova, încercând să-mi completez lenjeria pentru o ședere mai lungă decât cea prevăzută.

Nu fusesem, până atunci, într-un oraș de talia Moscovei. Chiar dacă, la acea vreme, automobilele aflate în circulație erau cu precădere Volga, Moscvici, Lada sau Zaporojeț (botezat de ruși cu indulgenta milostivă „Volksfiatovici”, o mașinuță cu motor la spate, răcit cu aer și cu suspensie zero), circulația era infernală. Pe toate marile artere, era o bandă, la mijloc, rezervată oficialilor grăbiți, pe care nu avea nimeni voie sa calce. Un stop de culoarea roșie era doar o posibilitate, nu și o necesitate de a opri, iar, dacă aveai nevoie de un taxi, te așezai la marginea drumului și ridicai o mână: fiecare a doua mașină oprea, cu sau fără semn de taxi, iar, dacă mergea, cât de cât, în aceeași direcție, te lua și pe tine, indiferent de câți erau deja înghesuiți în ea. Așa am ajuns la ZUM (Zentralnai Universalnai Magazin), unde, chipurile, găsești de toate și, tot din întâmplare, așa am cunoscut-o și pe Tanja.

Plictisit de același meniu sărăcăcios, de hotel, m-am dus, pe jos, la un restaurant, nu prea departe, unde, inițial, nu am fost lăsat să intru, pentru că era închiriat pentru un eveniment. Probabil că vorbitul în engleză și o bancnotă de 5 dolari au fost argumentele care mi-au adus un locșor retras și un șnițel vienezo-sovietic, într-un colț, lângă ușa spre toaletă. În față, un grup de poate 100 de domnișoare, care mai de care mai aranjate și, recunosc, mai frumușele, serbau o zi a... stewardeselor de la Aeroflot. Aflat într-o poziție strategică, pe un drum pe care fiecare dintre ele îl făcea, din când în când, nu a durat mult până când una dintre ele m-a întrebat ce caut eu acolo. După ce am stabilit, din nou, împreună să schimbăm dialogul din rusa în engleză, Tanja, pentru că așa mi s-a prezentat, a început să-mi povestească pe unde zboară și faptul că sora ei este măritată cu cel care face, zilnic, repartiția fetelor pe diferite zboruri, deci ne putem întâlni pe orice aeroport din Europa unde aterizează avioane Aeroflot. Ne-am văzut, peste ani, la Sofia, la București, la Frankfurt și o dată la Roma...

Dimineață, atotprezenta responsabilă de etaj al hotelului, care are un birou de unde poate supraveghea atât liftul, cât și scările, a notat, probabil, în raportul ei zilnic către curioșii cu steluțe pe umăr, că domnul de la camera 613 a venit la hotel de-abia la 7 dimineață. Mă bizui, când scriu, pe faptul că fosta nevastă nu citește regulat revista ZIUA CARGO, dar fapta e, oricum, prescrisă, iar Tanja, între timp de mult căsătorită și cu 3 copii, trăiește în Atlanta, în SUA. Ne scriem și azi, după mai mult de 30 de ani, câte o felicitare de Crăciun și de Paști...

Acasă la adevăratul spirit rusesc

Dar să ne întoarcem la meserie...

O dată la 2 zile, mai treceam pe la Sovtransavto, dar evitând, cu orice chip, să dau de Nizov sau de cineva din serviciul lui. Mă opream la doamnele de la protocol, rugându-le să-mi dea un sfat unde pot cumpăra discuri cu muzică țigănească rusească, sau poezii de Pușkin traduse în germană, engleză sau franceză. În timpul celei de-a 3-a vizite, s-a întâmplat. Pe ușă a apărut Nizov, însoțit de un ofițer în uniformă. Următorul dialog este reprodus cuvânt cu cuvânt:

Nizov: „C*e faceți aici, domnule Schnick? V-am spus sa reveniți când vă chem eu!”*

Schnick (cam bâlbâit): *„Domnule Nizov, eu…“*

Doamnele îmi sar în ajutor și am înțeles în limba rusă cuvintele „magazin”, „muzică”, „țigan” și „Pușkin”.

Nizov mă privește foarte atent și mă întreabă: *„Ce știi dumneata despre Pușkin?”* I-am spus că am citit Tolstoi și Dostoievski și am fost curios să-i compar și cu un poet născut la Moscova, oraș în care, în scurtul timp de când mă aflu în el, cât ar fi de frumos, nu regăsesc în el adevăratul spirit rusesc.

„Și unde se găsește, după dumneata, adevăratul spirit rusesc?”

„În Siberia”, i-am răspuns, aruncând, pe furiș, o privire plină de recunoștință uneia dintre doamnele de la protocol, care îmi povestise că Nizov era siberian.

Preț de câteva secunde, nu a spus nimic. Apoi, după câteva cuvinte șușotite la urechea celui în uniformă și după un discret dat din cap al acestuia, m-a întrebat: *„Vrei să mergi in Siberia? Daca da, te rog să-mi lași aici pașaportul, ti-l trimit mai târziu la hotel!“* (În acele vremuri, o viză pentru URSS era valabilă numai pentru un anume oraș stabilit dinainte și nu permitea părăsirea acestuia...)

În sâmbăta care a urmat, eram, cu el, într-un avion, cu destinația Omsk. O mașină de teren GAZ, de la colhozul din satul lui natal, a venit să ne ia și am mers cei 60 de kilometri până la locuința tatălui sau. Văduv, locuia într-o casă cu pereți foarte groși, din chirpici, și așezată pe buturugi, cam la 30 cm de sol. Am aflat, mai târziu, că o astfel de construcție este necesară, pentru ca energia termică a casei încălzite să nu fie consumată de pământul veșnic înghețat, dacă ar fi în contact direct cu el. În interior, o podea din scânduri brute, o sobă cu lemne, folosită și pentru gătit, o nișă în perete, deasupra sobei, cu o saltea de paie pentru dormit, un dulap șubred pentru vase, o masă cu 3 taburete și... un pian de concert!

Nizov a venit cu 2 sticle de vodcă la el, un cadou de mare valoare, la vremea aceea. Bătrânul Nikolai plecă deîndată în sat și se întoarse cu o pâine neagră, din care mai ieșea abur. Apoi, a luat un ziar „Pravda”, l-a întins pe masă, a adus o slănină de porc tăiată felii, a presărat niște sare pe ziar și a spart cu mâna câteva cepe.

Am avut ocazia, mai târziu, să mănânc în multe restaurante de lux și să fiu răsfățat de două neveste super-gospodine. Dar, și azi, acea masă în Siberia, cu pâine neagră, slănină și ceapă, udata din belșug cu vodcă, mi-a rămas în amintire ca una dintre cele mai grozave. Iar, în final, adică atunci când sticlele erau goale, bătrânul Nikolai Nizov s-a așezat la pian și a interpretat concertul de pian a lui Ceaikovski. Poate că a și falsat puțin, și poate că Ceaikovski s-ar fi răsucit în mormântul lui, ascultându-l, dar mie, amețit și plin de lacrimi, îmi părea că-l ascult pe Artur Rubinstein sau pe Barenboim cel bătrân. Și Nizov cel tânăr plângea, și ne țineam in brațe. Spiritul rusesc de Siberia făcuse încă o victimă...

O istorie care nu se va mai repeta

Cei doi contracandidați ai mei la afacerea cu cele 200 de semiremorci frigorifice nu au cum să se mai supere pe mine: Didier Reed, care era mult mai în vârstă decât mine, trebuie că se apropie de centenar, iar sârmanul Ernst Thalheimer, un băiat vesel și foarte simpatic, cu care m-am întâlnit, mai târziu, și cu alte ocazii, a cedat, la vârsta de numai 38 de ani, unui cancer cumplit.

Nu mai țin minte exact numele acelui sat. În Omsk, aflat nu departe de granița cu Kazahstan, am mai fost, în timpul acelor 2 ani și jumătate petrecuți acolo, cu 25 de ani mai târziu. Dar, până atunci, mai sunt multe de povestit. Un Nizov din Siberia, un Peshev din Sofia sau un Bernd Hoffmann din Germania nu-i mai găsești în birourile de azi, când apeși clanța și intri să vinzi un camion.

Iată motivul pentru care nici unuia ca mine nu-i mai este dat sa fie un profesor celor tineri, care merg, nealterați de poveștile trecutului, prin această meserie frumoasă, în care nicio zi nu seamănă cu cealaltă. Așa cum nici istoria mea nu se va mai repeta și așa cum fiecare dintre dumneavoastră, stimați cititori, le aveți pe ale voastre, în care nimeni nu a scotocit până acum,

Voi mai istorisi, probabil, câte ceva din pățaniile mele. Poate nu chiar în fiecare număr al revistei și nu întotdeauna într-o ordine cronologică. Și nu voi intra fără încuviințarea celor care sunt pomeniți în povestirile mele în evenimente din care ei au făcut parte. Ca de fiecare dată, într-o viață interesantă, plină de urcușuri dar și de coborâri, unele chiar dramatice, te întâlnești cu oameni de la care ai învățat foarte mult, dar și cu unii care te-au dezamăgit și ți-au produs suferințe. Își păstrează locul în amintirile mele. Nu trebuie să îi pomenesc pe toți.

Cu drag,

Dan SCHNICK
dan.schnick@ziuacargo.ro

ZARGA CARGO

GHID DE REDUCERE A COSTURILOR

Șoferi

RAPORT IRU

Criza de șoferi profesioniști se agravează, în Europa

Sectorul transporturilor rutiere din Europa se confruntă cu o criză a șoferilor profesioniști, în creștere cu 13% anul acesta, de la 23%, în 2019, conform unui studiu efectuat de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU).

Polonia și România sunt două dintre țările cel mai puternic afectate, se arată în raportul IRU, efectuat în rândul companiilor de transport și logistică de talie mică și mijlocie, dintr-o serie de țări europene. În Polonia, lipsa șoferilor este, deja, de 22% și se așteaptă să urce cu 15 puncte procentuale. În România, situația este și mai severă: deficitul de șoferi este de 50% și se preconizează că va ajunge la 62%.

Absența femeilor exacerbează deficitul

Totodată, Polonia și România au cea mai redusă pondere a femeilor în rândul șoferilor profesioniști din Europa, respectiv 2%. Printre motivele care le descurajează se numără condițiile grele de muncă, lipsa unor locuri sigure de parcare și lungile perioade petrecute departe de casă.

Jan Buczek, președintele Asociației Transportatorilor Internaționali Rutieri din Polonia (ZMPD), a declarat: „Pentru a încuraja mai multe femei și tineri să aleagă această profesie, este esențial să apară îmbunătățiri, care să garanteze condiții mai bune de muncă. De asemenea, este nevoie de o mai mare implicare a Statului, prin care tinerii să fie încurajați să devină șoferi profesioniști și să fie ajutați în privința costurilor ridicate, legate de pregătirea și calificarea profesională. În același timp, este necesară și schimbarea reglementărilor din domeniul transporturilor. Pentru aplicarea în practică a calificărilor dobândite, aceștia trebuie să aibă posibilitatea de a lucra. Din păcate, reglementările în vigoare le permit acest lucru abia după împlinirea vârstei de 21 de ani. Există, însă, riscul ca acești tineri să înceapă lucrul în alt domeniu, înainte de a ajunge la această vârstă, și să nu se mai întoarcă la această profesie."

În Polonia, 11% dintre șoferii tineri au sub 25 ani, pe când, în România, vârsta medie a șoferilor este de 41 de ani. Deși aceste cifre se situează peste media europeană (7% dintre șoferii europeni au mai puțin de 25 de ani, iar vârsta medie a șoferilor profesioniști din Europa este de 45 de ani), sunt încă multe de făcut pentru a aduce această profesie mai aproape de tineri.

România, afectată de rata ridicată a emigrării

România este puternic afectată de emigrație: în ultimii 10 ani, aproximativ 3,4 milioane de români au părăsit țara.

Constantin Isac, președintele UNTRR, a declarat: „Există o serie de lucruri care pot fi întreprinse, pentru a atenua această îngrijorătoare și agravantă criză a conducătorilor

auto, inclusiv reconversia profesională a celor care și-au pierdut locul de muncă în alte sectoare de activitate, reducerea vârstei minime pentru șoferii profesioniști, de la 21 ani la 18 ani, și importul de forță de muncă calificată din afara UE".

Soluții concrete

Printre acțiunile concrete și soluțiile propuse de IRU, se numără: reducerea și armonizarea vârstei minime cerute pentru a deveni șofer profesionist; dezvoltarea unei carte comune, alături de Consiliul European al Expeditorilor (ESC), în vederea îmbunătățirii tratamentului șoferilor și a locațiilor de livrare; realizarea și finanțarea mai multor locuri de parcare pentru camioane, mai bune și mai sigure.

IRU înregistrează, deja, progrese, prin atragerea a 60 de milioane de euro din fonduri europene pentru dezvoltarea așa-numitelor SSTPA (Safe & Secure Truck Parking Areas), locuri sigure de parcare pentru camioane, și prin lansarea inițiativei Women in Transport Talks, în vederea atragerii mai multor femei în această profesie. În plus, IRU a încheiat o serie de parteneriate, inclusiv cu Organizația Internațională a Muncii (ILO) și cu Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi-ETF (European Transport Workers Federation).

„Deși am înregistrat succese și am depus un volum important de muncă de pregătire, este, încă, nevoie urgentă de acțiuni suplimentare, inclusiv pe linia cooperării public-private, pentru a garanta că branșa noastră va continua să se dezvolte și să transporte bunuri și persoane, fiind însăși seva economiei globale", a declarat secretarul general al IRU, Umberto de Pretto.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

WIRTSCHAFTS
ASSEKURANZ
MAKLER
GMBH

- CASCO
- CMR
- CABOTAJ
- EXPEDITIE
- RĂSPUNDERE CIVILĂ A FIRMEI
- ASIGURARE DE GRUP ÎN CAZ DE ACCIDENT

...MIT UNS BEWEGT SICH WAS!

www.wiass.com

Reginele șoselelor

„Femei puternice, curajoase, ambițioase! Reginele șoselelor!, așa îmi place să le spun colegelor mele de breaslă!”, afirmă Luminița, care, alături de Ancuța și de Larisa, toate conducători auto profesioniști, administrează grupul „Șoferițe de TIR” de pe rețeaua Facebook.

Ultimii ani au marcat o creștere a interesului femeilor pentru meseria de șofer de camion, iar cele care au deschis drumul, aflându-se în linia întâi, au decis să le ajute pe colegele lor mai noi, oferind informațiile, dar și încurajările pe care și le-ar fi dorit și ele, atunci când au fost, la rândul lor, la început.

Și, pentru că am vrut să aflu ceva mai mult despre aceste doamne, care fac din transporturi un loc mai frumos (și nu numai!), am decis să mă înscriu în grup. Am apreciat, încă din primul moment, sentimentul de prietenie și respectul transmise chiar din regulile pe care administratorii le-au stabilit pentru toți membrii. „Cu toții ne dorim să creăm un mediu primitor. Fiecare dintre noi trebuie să beneficieze de respect. Dezbaterile pozitive sunt firești, iar politețea este necesară.” Sau: „Asigură-te că toată lumea se simte în siguranță. Nu sunt permise intimidările, iar comentariile denigrante despre lucruri precum rasă, religie, cultură, orientare sexuală, gen și identitate nu vor fi tolerate.” Sunt doar două dintre regulile care te îndeamnă să intri cu încredere în legătură cu alte colege de breaslă, care îți vor respecta inclusiv intimitatea... pentru că discuțiile se poartă doar pe grup (privat). Și nu uitați: persoanele care jignesc vor fi blocate direct! Nu sunt șofer profesionist. Scriu de o bună perioadă de timp despre ce înseamnă afacerea de transport, dar, dacă aș fi, mi-aș dori să pot să apuc o mână întinsă cu atât de mult bun simț.

Larisa: „Șoferițele rămân cochete și frumoase, având grijă de ele, deși știm cu toate că după un program full e greu să mai găsești energie și pentru altceva. Dar uite că reușim, arătând încă o dată că putem realiza multe!”

A fi șofer de camion înseamnă pasiune. Am observat-o aproape la fiecare conducător auto profesionist pe care l-am cunoscut. Doamnele reușesc să aducă, însă, puțin din căldura de acasă, mai ales în momentele în care singurătatea te apasă.

O meserie frumoasă, inclusiv pentru șoferițe

„Deja, nu mai reprezintă o noutate faptul că numărul femeilor care au îmbrățișat această meserie este mai mare de la o zi la alta. Dacă, până nu de mult, să fii conducător auto era o meserie doar pentru bărbați, astăzi, tot mai multe doamne sau domnișoare aleg să urmeze această cale! Când am început să conduc un camion, alături de soțul meu, în 2013, nu erau grupuri unde să găsești atâtea informații, ca acum. Este motivul pentru care, în urmă cu 3 ani, m-am alăturat colegei mele, Luminița, în a administra grupul *Șoferițe de TIR*, unde au ales să fie alături de noi multe alte colege de breaslă”, apreciază Ancuța, adăugând că, în cea mai mare parte, doamnele optează să lucreze în echipaj cu soțul sau iubitul, dar sunt și șoferițe care aleg să fie singure în cabină, fie pe comunitate, sau când deservesc curse fixe (cum este, de altfel, și cazul ei, în acest moment).

„Fie că au ales să-și urmeze partenerii de viață, fie pentru un venit substanțial, tot mai multe doamne au urcat pe camion, în ultimii 3 ani. Împinse de factori precum lipsa locurilor de muncă sau salarizarea din țară, care nu asigură minimul pentru un trai decent (ca să nu mai vorbim despre puterea de a-și cumpăra sau renova o locuință sau a-și întreține copiii în școală sau facultate), aleg o meserie altfel, o meserie frumoasă dar, în același timp, periculoasă”, observă, la rândul său, Luminița.

Ancuța:

„Vă urez tuturor, colegelor mele și colegilor mei, numai drumuri frumoase. Aveți grijă de voi, cineva drag ne așteaptă acasă! Drumuri bune!”

Luminița Ciorobea

Ancuța Gagea

Larisa Ciorbă

De ce periculoasă?

Din cauza riscurilor la care sunt expuși în fiecare zi șoferii – accidente sau hoții din parcări, care au împânzit Europa. „Am colege, prietene cărora le-au fost furate motorină sau paleți, în parcări. Este motivul pentru care eu nu aș pleca singură pe comunitate”, afirmă Ancuța, în același context.

Este și opinia Larisei, care susține că o femeie care lucrează pe comunitate ar trebui să evite să o facă singură. „O spun din motive de siguranță, pentru că, în rest, știm cu toții că noi, femeile, nu ne dăm înapoi de la nimic din ceea ce înseamnă munca, mai ales doamnele aflate pe camion. Dar întâlnim multe provocări, zilnic, de la șoferi care șicanează în trafic, nefiind conștienți de pericolul la care se supun atât ei, cât și pe restul participanților la trafic, până la hoții care dau târcoale parcărilor. În ultima perioadă, am observat că se întâlnesc tot mai des furturi de motorină sau, pur și simplu, din remorcă. În plus, încă întâlnim în parcări persoane fără bun simț.”

Dar provocările nu se opresc aici, arată Luminița. „Este dificil atunci când trebuie să te desparți de familie și copii pentru o perioadă mai lungă de timp. Dacă nu ești stabil emoțional, nu poți practica această meserie. Știm cu toții că perioada sărbătorilor este critică pentru conducătorii auto profesioniști, mai ales atunci când îi găsesc prin parcări sau pe drum, departe de casă. De aceea, am observat că tot mai mulți patroni preferă echipaje soț-soție. Trec, astfel, mai ușor peste sezoanele lungi pe comunitate.”

Provocări privind programul

Și programul de condus reprezintă o provocare, mai ales în condițiile actuale privind infrastructura parcărilor. „Munca în echipaj implică un program de condus de 21 de ore, mai mult noaptea, în timp ce pauza sau odihna zilnică înseamnă 9 ore, după acest program, fiind insuficientă”, este de părere Luminița. Iată motivele pentru care, din punctul său de vedere, este greu să te încadrezi într-un astfel de program. „Atunci când ai oprit motorul, după 21 de ore de muncă (echipaj), respectiv 15 ore (singur), cel puțin o oră îți trebuie pentru masă, o oră pentru a te spăla, pentru a face un duș, pe care nu-l găsești întotdeauna liber și trebuie să-ți aștepți rândul. După aceste 2 ore pierdute din pauza ta, trebuie să te trezești mai devreme cu cel puțin o oră, pentru igiena zilnică și verificarea camionului. Deci, mai rămân, aproximativ, 6 ore de somn. Așadar, reprezentanții autorităților care au implementat aceste legi ar trebui să știe că 6 ore de somn sunt insuficiente pentru a începe un nou program de 21, respectiv 15 ore de lucru. Se pune preț pe odihna șoferului de TIR, dar nimeni nu face nimic în a mări repausul zilnic al șoferului. În schimb, ne mirăm de ce atâtea atacuri cerebrale, infarcturi sau alte probleme de sănătate.” În acest context, Luminița, care are, deja, în spate mulți ani de condus un camion, atrage atenția asupra faptului că șoferul de TIR nu trebuie stresat, atunci când are o cursă de efectuat, cu atât mai mult deranjat în

Larisa:

„Vreau să încurajez orice femeie care se gândește, dar nu are curaj sau suport, să facă acest pas, să lupte pentru visul ei. Să fie conștientă că va fi mai mult în spatele volanului decât acasă, dar peisajele de poveste, pe care le va vedea pe drum, nu le va uita vreodată. De asemenea, va întâlni și dezastre ce te pot tulbura, dar de acolo trebuie doar sa învățăm. Așa că, dragelor, țineți bine de volan, puneți centura, păstrați distanță, odihniți-vă în pauze iar, în timpul liber, nu uitați să vă bucurați de viață. Când iubești ceea ce faci, nu mai e un job, e o pasiune!”

Luminița:

„Vreau să le transmit viitoarelor șoferițe de TIR să nu-și piardă curajul, speranța și ambiția, în cazul unor eșecuri la examene. Trebuie să lupte pentru obiectivul dorit! Motto-ul meu pentru ele este: DACĂ VREI, POȚI!”

pauzele lui. Trebuie să fie odihnit, lucid pentru a putea preveni situațiile din trafic.

Dacă șoferul nu este epuizat psihic, stresat, cu siguranță cursa va fi una eficientă.

Luminița: „Cursele bine planificate, menținerea unei colaborări bune șofer-dispecer, reușesc livrarea cu brio, în timp util. Niciodată un șofer nu pleacă dintr-o companie unde totul decurge normal și unde există înțelegere și colaborare!”

„Ar trebui înțeles: ceea ce arată calculatorul, nu se potrivește cu terenul. În trafic, poți întâlni diverse situații, de la accidente, blocaje, vreme nefavorabilă... iar, din cauza acestor factori, intervin întârzieri de curse. Suntem, totuși, oameni și trebuie să înțelegem că și șoferul are dreptul la o pauză de masă în 21, respectiv 15 ore. Iar această pauză se ia stând și nu în mers.”

Deficit de parcări sigure și dispeceri acizi, uneori

Și dacă ar fi doar atât! Apare o altă problemă: lipsa parcărilor. Doamnele aflate la volan afirmă că, după ora 19:00, este extrem de greu să mai găsești loc de parcare și cu atât mai mult una unde găsești restaurant și duș. Iar, în contextul unor parcări supraaglomerate, programul de condus nu poate ajunge la ultimul minut. Șoferul trebuie să se asigure privind parcarea cu o oră înainte, cel puțin, mai ales pentru că parcările iluminate, supravegheate video sau dotate cu toalete, sunt cu atât mai puțin accesibile.

„Toate aceste cauze coroborate, cu ceva «piper și sare» adăugate de dispeceri sau patroni, la care se adaugă dorul de casă și copii, declanșează, pentru șoferul profesionist, un stres enorm, care, în cele din urmă, generează demisii sau mai rău, alte tragedii...”, atrage atenția Luminița.

Sunt lucruri pe care dispecerul trebuie să le ia în calcul, chiar și atunci când este retribuit inclusiv în funcție de eficiență. „Cel puțin în Spania, unde lucrez eu, în cazul foarte multora dintre firmele unde am muncit, dispecerul primește, pe lângă salariu, un comision legat direct de activitatea sa. Este un lucru pe care mi l-au confirmat, inclusiv, dispeceri români angajați în firmele spaniole pentru care am lucrat. Acest comision, legat direct de numărul de kilometri parcurși, crește presiunea pusă pe șofer”, a explicat, la rândul său, Ancuța.

În același timp, clienții trebuie să fie conectați la realitate. „Un camion nu zboară, putem întârzia din cauza unui accident, sau chiar a drumurilor închise pentru lucrări. Iar, în acest context, înțelegerea și comunicarea asupra acestor lucruri ar face o mare diferență”, este mesajul transmis de Larisa reprezentanților clienților.

Și totuși...

Iar, în tot acest tăvălug căruia trebuie să îi facă față doamnele sau domnișoarele șofer, existența unui grup, unde ți se întinde o mână de ajutor, înseamnă foarte mult.

Larisa observă că, în condițiile în care numărul membrelor grupului *Șoferițe de TIR* este în creștere, doamnele trimit poze încă de la începutul școlii de șoferi.

„Grupul s-a format ca o comunitate pentru doamnele care conduc mașini de tonaj, fiind conceput de colega noastră, Luminița, căreia mai târziu i s-a alăturat, în administrare, Ancuța și de curând, și eu. Am descoperit acest grup în perioada în care mă aflam în focul examenelor pentru categoriile C și E. Am găsit, aici, încă de la bun început, susținere, sfaturi, informații utile despre tot ceea ce înseamnă viața pe camion, care chiar m-au ajutat”, afirmă Larisa.

„Le încurajăm pe toate cele care vor să înceapă această meserie și le așteptăm în grupul *Șoferițe de TIR*, unde vor găsi informații, îndrumări, diverse teme și unde pot fi încurajate. Împreună cu Luminița și Larisa (care, chiar dacă este de foarte puțin timp în acest grup și ne ajută în administrarea lui, se descurcă de minune) le putem fi de folos”, a concluzionat Ancuța.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

De ce o femeie la volan?

Larisa: „Companiile de transport sunt mai mult decât bucuroase, când vine vorba de femei în postura de șofer, pentru că demonstrează, în timp, dedicație, hotărâre, perspicacitate, curaj și sunt mult mai atente la volan și ambițioase în ceea ce privește munca lor și recunoașterea meritelor. Între o femeie și un bărbat la volan, poți găsi multe diferențe sau foarte puține, totul depinde de stilul de condus. Când lucrezi în echipaj, iar unul dintre cei doi are mai multă experiență, unul învață de la celălalt. Astfel, nu vor mai fi mari diferențe, în timp. Asta s-a întâmplat în cazul meu. Logodnicul meu are 10 ani de experiență în spatele volanului de TIR, eu doar un anișor și jumătate. Am învățat de la el tot ce știu, dar, dacă e să găsesc o mică diferență, este că e puțin mai agresiv în conducere în timp ce eu sunt mai prudentă.”

Ancuța: „Diferența dintre o șoferiță și un șofer... părerea mea strict personală este că, în caz de pericol (de exemplu hoți) bărbatul se poate proteja (apăra) altfel, putând depăși mai ușor aceste momente. În rest, femeile muncesc cot la cot cu partenerul de cabină.”

Creșteți nivelul digitalizării activității dvs. de transport.
pe timocom.ro
TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

Peste 190.000 de controale în trafic

32.806 procese verbale, care au vizat 38.102 contravenții și sancțiuni, în valoare totală de aproape 104 milioane de lei. Dintre acestea, 3.080 de procese verbale au fost aplicate persoanelor fizice sau juridice străine. Așa arată, pe scurt, rezultatele acțiunilor ISCTR, în 2019.

Potrivit datelor furnizate redacției ZIUA CARGO de Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), principalele nereguli constatate țin de nerespectarea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora. În aceste cazuri, sancțiunile sunt stabilite conform Ordonanței 37 din 2007, cu modificările și completările ulterioare, cu mențiunea că, în anumite situații, se aplică, inclusiv, procedura de retragere a bunei reputații, ceea ce presupune și efectuarea unui control detaliat la sediul operatorului de transport și analizarea comportamentului acestuia. Într-un astfel de context, se poate lua decizia retragerii licenței comunitare.

Inspector de stat șef Nistor Duval:

„În urma controalelor efectuate în perioada 6 ianuarie-5 martie 2020, inspectorii din cadrul ISCTR au aplicat sancțiuni în cuantum de 19.505.010 lei, care depășește valoarea sancțiunilor aplicate în aceeași perioadă a anului 2019. În perioada în care mi-am desfășurat activitatea în cadrul ISCTR, aproximativ două luni în anul 2019, iar, în acest an, din luna februarie, am dispus planuri de acțiune, inclusiv cu alte instituții, în care s-a acordat o atenție crescută respectării reglementărilor care au un impact semnificativ privind creșterea siguranței rutiere, asigurarea unui climat de concurență normal, îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din domeniul transporturilor rutiere și protejarea infrastructurii. În acest sens, aș dori să menționez planul de acțiuni efectuat în luna februarie 2020, pe parcursul a 4 zile, cu echipe de control desfășurate pe trei schimburi, realizat atât în trafic, cât și în punctele de trecere a frontierei, în urma căruia s-au aplicat sancțiuni în valoare de 1.508.000 de lei, atât operatorilor economici români, cât și străini. În cadrul controalelor efectuate, ISCTR aplică, cu exigență și fermitate, sancțiuni persoanelor fizice și juridice care încalcă legislația în vigoare, iar, față de cele care respectă reglementările în vigoare, instituția noastră manifestă respect.”

878 de sancțiuni pentru manipularea tahografului

„În prezent, modalitățile de manipulare tahografică cuprind toată paleta de procedee care au fost aplicate până acum, în acord cu particularitățile și reglementările în ceea ce privește arhitectura constructivă a sistemelor tahografice ale autovehiculelor. Trebuie să ținem seama inclusiv de faptul că traficul intern, în special, este executat cu autovehicule atât din primele generații, cât și din ultimele, acolo unde prescripțiile tehnice în materie de securitate a datelor înregistrate sunt dintre cele mai exigente”, a precizat inspectorul de stat șef Nistor Duval. Concret, conducătorii auto apelează la o gamă largă de acțiuni, plecând de la distrugerea sau ascunderea foilor de înregistrare, trecând prin manevrarea frauduloasă a cardurilor tahografice sau prin banalul magnet, care influențează senzorul de mișcare prin câmpul magnetic generat, și ajungând la modificarea constructivă a aparatului de înregistrare tahograf, prin adăugarea de circuite electronice parazit sau eliminarea unor diverse părți constructive. În paralel, au fost identificate manipulări ale software-ului unităților de vehicul (tahografelor), la care se adaugă un întreg arsenal de procedee și manevre, care au, în final, un unic scop și rezultat – acela al falsificării înregistrărilor tahografice.

De menționat că, în perioada ianuarie-decembrie 2019, numărul proceselor verbale emise de inspectorii ISCTR pentru manipularea tahografului a crescut, fiind depistate un număr de 878 de cazuri, cuantumul sancțiunilor aplicate ajungând la 7,56 milioane de lei.

Impact asupra sistemelor de siguranță ale vehiculului

„Implicațiile tehnice ale manipulării tahografului asupra funcționalității autovehiculului sunt dintre cele mai severe, iar de aici derivă și implicații severe în ceea ce privește siguranța traficului rutier. Autovehiculele de mare tonaj sunt dotate cu sisteme de siguranță, precum

limitatorul de viteză și sistemul de asistență la frânare ABS, care primesc informații legate de mișcarea și viteza de deplasare tocmai de la aparatul tahograf. În aceste condiții, manipularea tahografică, în sensul suprimării înregistrărilor, conduce, în mod direct, la scoaterea din funcțiune a sistemelor mai sus amintite, cu implicații dintre cele mai mari și negative la adresa siguranței traficului rutier, chestiune care ne afectează pe noi toți, cei care participăm la acest trafic. Sunt de notorietate pe YouTube filmări realizate din camioane care rulează cu viteze mult mai mari decât cea care se impune prin limitatorul de viteză, conform reglementărilor în vigoare", a subliniat inspectorul de stat șef Nistor Duval.

Nr. crt.	Date de referință I.S.C.T.R.	2018	2019
1.	Număr autovehicule/ansambluri de vehicule verificate în trafic:	185.876	190.990
	- dintre care destinate transportului de marfă:	166.729	172.604
2.	Număr controale efectuate la sediul întreprinderilor:	11.562	9.521
	- dintre care număr întreprinderi care dețin licență/ certificat/autorizație pentru transport de mărfuri:	6.090	5.004

Fără îndoială că au existat situații în care manipularea tahografică a condus, în mod direct sau indirect, la producerea de accidente rutiere. În fond, oboseala excesivă și scoaterea din funcțiune a unor sisteme de siguranță la rulare (dintre cele mai importante!) nu pot decât să favorizeze producerea unor astfel de incidente.

Recomandări privind tahograful inteligent

În privința tahografului inteligent, conducătorii auto, dar și proprietarii, administratorii companiilor de transport sau managerii de profil trebuie sa aibă în vedere că acest sistem, mult îmbunătățit, vine să descurajeze și să îngreuneze activitatea de manipulare tahografică, sprijinind, în același timp, activitatea organelor de control. În acest context, sistemul tahografic inteligent este dotat cu un subsistem de poziționare globala GNSS (Global Navigation Satellite System), care permite localizarea reală, în anumite momente, a poziției geografice a autovehiculului, acest instrument facilitând depistarea oricăror tentative de fraudare a înregistrărilor tahografice.

„Nu în ultimul rând, conducătorii auto trebuie sa aibă în vedere faptul că o fraudă tahografică nu poate fi produsă decât prin directa lor implicare. De asemenea, trebuie să conștientizeze că legislația socială vine, în primul rând, în sprijinul lor, prin crearea unui cadru de lucru normal și creșterea siguranței rutiere", a concluzionat inspectorul de stat șef Nistor Duval.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Telefonul mobil și siguranța rutieră

„Pe vremea noastră, nu erau tot soiul de aplicații iPhone, iPad. Nu am nimic împotriva acestor lucruri, fiindcă este vorba despre evoluție și informare, dar orice lucru trebuie să fie făcut cu moderație.”

Nadia Comăneci

Parcă îl avem dintotdeauna. Nu au trecut încă 50 de ani de când, la 3 aprilie 1973, Martin Cooper, un inginer electronist, dezvolta, sub brandul Motorola, primul telefon complet mobil.

Telefonul mobil a devenit indispensabil într-un timp relativ scurt, deoarece răspunde nevoii de a cunoaște, de a fi cunoscut, de a fi informat, de a comunica mai mult. În plus, este ușor de folosit și accesibil la orice oră și de oriunde. Anul trecut, la nivel mondial, erau înregistrate aproximativ trei miliarde de utilizatori de telefon mobil.

Evoluția telefoanelor mobile a oferit numeroase beneficii, de-a lungul timpului, însă, cu toate acestea, are și efecte mai puțin plăcute. Un exemplu în acest sens îl reprezintă accidentele produse în urma folosirii acestora. Studii care cuprind o statistică a cazurilor din camerele de urgență din spitale, din ultimii 20 de ani, arată o creștere considerabilă a problemelor apărute ca urmare a utilizării telefoanelor mobile.

Unul dintre cele mai periculoase aspecte ale utilizării telefoanelor mobile este folosirea lor de către șoferi, în timp ce se află la volan. Distragerea atenției, provocată de utilizarea în mers a telefoanelor mobile, poate conduce la accidente rutiere, multe dintre acestea având urmări deosebit de grave, chiar fatale.

Unii au denumit utilizarea telefonului mobil în timpul șofatului „o nouă modalitate de a conduce sub influența alcoolului”.

Şoferii, știu riscurile la care se supun atunci când folosesc telefonul mobil la volan. Știu teoretic, dar, de multe ori, practica dovedește că încă suntem tributari noțiunii „mie nu mi se poate întâmpla, eu sunt atent...”.

Legislațiile rutiere din foarte multe țări din întreaga lume (cu precădere, din Europa și America) interzic folosirea telefonului mobil la volan fără dispozitive de tipul handsfree. O măsură utilă, dar, după părerea noastră, insuficientă.

Un cadru mult mai larg de distragere a atenției

Referindu-ne la utilizarea telefonului la volan, un caz aparte îl constituie șoferii profesioniști. Aceștia parcurg distanțe lungi și singura posibilitate de a fi în contact cu lumea este telefonul mobil, implicit rețelele de socializare. Este vorba atât de un contact profesional – legătura cu dispecerul, cu firma, în general, cât și de comunicarea cu familia, cu ceilalți șoferi. În aceste condiții, telefonul mobil a devenit o parte a activității, dar și sursa cea mai importantă de distragere a atenției.

De fapt, vorbim de distragerea atenției din cauza telefonului mobil, în mod generic. În practică, ne referim la utilizarea mijloacelor moderne de comunicare și de informare. Pentru șoferii profesioniști (și nu numai), distragerea atenției este o urmare a folosirii telefoanelor mobile, a navigatoarelor auto, a manipulării sistemelor audio și video montate la bord.

Sistemele de navigație auto au devenit indispensabile pentru orientarea în trafic, însă, pentru a-și putea face treaba, acesta trebuie setat sau poate avea nevoie de ajustări pe parcursul drumului.

Cristian Sandu

Acest lucru distrage atenția șoferului de la trafic. La fel, urmărirea traseului pe ecran este sursă de distragere.

Studiile arată că, în cazul în care un șofer nu este atent la drum pentru mai mult de două secunde, riscul de a fi implicat într-un accident rutier se dublează.

Pentru diminuarea acestor riscuri, este bine ca șoferul să aibă funcția voce activată la sistemul de navigație, astfel încât să îi fie comunicate direcțiile și astfel să nu mai fie nevoie de a-și îndepărta atenția de la drum, pentru a se uita pe harta afișată pe display.

Telefonul mobil reprezintă, la rândul său, o sursă majoră de distragere a atenției. Fie că vorbește, fie că scrie mesaje, fie că navighează pe internet, șoferului îi scade atenția semnificativ. În paralel, crește timpul de decizie și de reacție.

Fizic, vizual... cognitiv

Utilizarea telefonului mobil distrage atenția șoferilor în mai multe moduri:

• Distragerea fizică poate apărea atunci când șoferul trebuie să utilizeze una sau ambele mâini, pentru a folosi mobilul pentru a forma un număr, a răspunde sau a încheia un apel.

• Distragerea vizuală este cauzată de intervalul de timp în care ochii șoferilor sunt pe telefonul mobil și în afara drumului, sau, în timp ce vorbesc la telefon, se uită la drum, dar nu îl văd.

• Distragerea auditivă poate apărea atunci când șoferul este distras când sună telefonul, când primesc notificări text sau prin conversația în sine, prin telefon.

• Distragerea cognitivă apare atunci când două sarcini mentale sunt efectuate în același timp. De exemplu, atunci când conversația la telefon începe să concureze cu sarcina de a conduce. Cercetările arată că ascultarea, singură, poate reduce activitatea din partea creierului asociată cu conducerea cu mai mult de o treime. Cu cât conversația este mai dificilă și mai complexă, cu atât efectele ei sunt mai puternice asupra performanței de conducere.

Atenție, deci, la discuțiile, uneori tensionate, între șofer și dispecer!

Virginia Tech Transportation Institute din SUA a calculat de câte ori crește riscul de a provoca un accident atunci când este folosit telefonul mobil, la volan:
• de 2,8 ori, când încercăm să apelăm pe cineva, de la volanul unei mașini mici
• de 1,3 ori, atunci când vorbim la telefon, la volanul unui automobil
• de 1,4 ori, când încercăm să apucăm un obiect cum e telefonul mobil, la volanul unei mașini mici
• de 5,9 ori, când încercăm să apelăm pe cineva, de la volanul unui camion
• încă o dată, când vorbim la telefon la volanul unui camion
• de 6,7 ori, când încercăm să apucăm un obiect, cum e telefonul mobil, la volanul unui camion
• de 23,2 ori, când scriem un mesaj, la volanul unui camion.

Doar 16% dintre șoferi se abțin să folosească telefonul, la volan

Un studiu realizat pe mai mult de 18.000 de șoferi arată că doar 16% dintre ei se abțin complet să folosească telefonul mobil atunci când se află la volan, se arată într-un buletin recent TISPOL.
Aceasta este concluzia alarmantă a studiului realizat de o firmă austriacă de tehnologie, care a evaluat comportamentul la volan al 18.626 de conducători auto din Europa și America de Nord, care dețin telefon mobil.
În același timp, un procent semnificativ de 44% dintre șoferi au atenția distrasă de telefon pentru mai mult de 90% din timpul de conducere, iar 10% consumă pe telefon mai mult de 50% din timpul de conducere a mașinii. ***(M.S.)***

Cu cât este mai dificilă situația de conducere, cu atât va avea mai mult impact conversația telefonică asupra capacității de conducere.

Despre nomofobie

O situație specială o întâlnim când șoferul devine dependent de telefon, adică are nomofobie. „Nomofobia" este un termen apărut cu aproximativ 12 ani în urmă, este inventat de un britanic și înseamnă „anxietatea despărțirii de smartphone". Este un acronim pentru „no-mobile-phone phobia".

Hayley Hamilton, profesor la Institutul pentru Sănătate Mintală din Canada, spune că utilizarea excesivă a aparatelor electronice, precum și folosirea rețelelor sociale, generează probleme psihice, precum stresul și o evaluare greșită a propriei stări psihice.

Există multe sfaturi privind modalitățile de reducere a dependenței și a riscurilor provocate de telefonul mobil. Se pune, însă, problema dacă pot fi acceptate de șoferi. Nu putem renunța, dar putem conștientiza riscurile, pentru ca, apoi, să le diminuăm...

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

PUBLICITATE

TAPA EMEA
Certificare pentru parcări sigure

70% dintre incidentele de securitate din zona de supply chain se petreceau în parcare, în 2017. Situația era aproape disperată, generând o nevoie uriașă de măsuri. Demararea de către TAPA EMEA a inițiativei care susține încurajarea, certificarea și transparentizarea parcărilor securizate a reprezentat, în acest context, o consecință firească. Care este situația, în acest moment?

La nivelul TAPA EMEA, a devenit clar că, din punctul de vedere al business-ului, atunci când îți propui să investești într-o parcare securizată, ai nevoie de ceva mai mult decât de o intenție. Este necesar un cadru care să promoveze aceste parcări și să le facă sustenabile, din punct de vedere economic.

Procentul incidentelor petrecute în parcare s-a redus, în prezent, la aproximativ 50%, o cifră care susține, printr-o scădere importantă, inițiativa TAPA EMEA, chiar dacă este, încă, la început. Numărul parcărilor securizate a ajuns la 56, aproximativ jumătate fiind plasate pe teritoriul Germaniei. De menționat că două dintre parcările validate de TAPA se află pe teritoriul României (Arad și Lugoj).

SPOT

În baza de date TAPA EMEA, care le permite membrilor, prin intermediul unui program IT (Secure Parking Online Tool – SPOT), să își planifice rutele la nivel european, în funcție de parcările existente, sunt cuprinse 700 de puncte de parcare, dintre care 100 în parteneriat cu organizația de securitate. Concret, SPOT îi propune utilizatorului un traseu, în funcție de punctele de încărcare și descărcare, care trece pe lângă parcările securizate, ceea ce simplifică semnificativ trasarea unei rute corecte pentru transferul de bunuri de valoare.

NUMELE PARCĂRII	ORAȘ	ȚARĂ
TRUCKPARKING BORCHWERF	ROOSENDAAL	NL
G BROCKLEHURST TRANSPORT	DEWSBURY	GB
ASPRAY LOGISTICS	WILLENHALL	GB
ELEKTRO-PÄNICKE	ZEULENRODA-TRIEBES	DE
SMART AUTOHOF	PECICA	RO
RED LION TRUCK STOP	NORTHAMPTON	GB
GRANGE TRUCK PARK	SHEFFIELD	GB
DELTA PARK A1 / E17	DOURGES	FR
GE-BE TRANSPORT	KING'S LYNN	GB
SLEEPING TRUCK	SAINTES	BE
HOFMANN TRANSPORT	NETTETAL	DE
ONTURTLE	LA JONQUERA	ES
PARKING LEOPOLDO ROMERO	VALENCIA	ES
LKW POOL MESSE STUTTGART	STUTTGART	DE
TRUCK PARKING WAALHAVEN	ROTTERDAM	NL
TRUCK PARKING MAASVLAKTE PLAZA	ROTTERDAM	NL
TRUCK PARKING DISTRIPARK BOTLEK	ROTTERDAM	NL
TRUCK PARKING DE PUNT BOTLEK	ROTTERDAM	NL
TRUCK PARKING A. BODAANWEG	ROTTERDAM	NL
MIDWAY DEPOT	STANBRIDGE	GB
TOP SECURITY GIESSEN	GIESSEN	DE
ROUTIER LOKEREN	LOKEREN	BE
DAMEROW - KASERNE	NEU POSERIN	DE
TELUX - GLASPRODUCTS & COMPONENTS GMBH	WEISSWASSER	DE
LTS SOHLAND	SOHLAND, OT WEHRSDORF	DE
SECURITPARK	NIORT	FR
TWS - SPEDITION	MAGDEBURG	DE
HRTS - HAILEY ROAD TRUCK STOP	ERITH	GB
CTS TRANSPORT	BRIGSTOCK	GB
ROYAL MAIL MIDLANDS HUB	ATHERSTONE	GB
SÄCHSISCHEN BINNENHÄFEN	DRESDEN	DE
TRE HAZELDONK EXPLOITATIE BV	BREDA	NL
GAUSEPOHL SECURE PARKING	NEUENKIRCHEN-VÖRDEN	DE
SCUNTHORPE TRUCK STOP	SCUNTHORPE	GB
TRUCK ETAPE BEZIERS	VENDRES	FR
TAYLORS TRANSPORT	HUTHWAITE	GB
A&O TRUCK STOP LUGOJ	LUGOJ	RO
TRUCKPARKING DUIVEN	DUIVEN	NL
BRIDGE PARKING	POMONA	ZA
GW WELS	WELS	AT
GW MARIA LANZENDORF	MARIA LANZENDORF	AT
FORMULA INTERNATIONAL TRUCKSTOP	ELLESMERE PORT	GB
EURO RASTPARK MUNCHBERG	MUNCHBERG	DE
EURO RASTPARK WERNECK	WERNECK	DE
EURO RASTPARK WALDLAUBERSHEIM	WALDLAUBERSHEIM	DE
EURO RASTPARK THEEBEN	THEESSEN	DE
EURO RASTPARK LIPPETAL	LIPPETAL	DE
EURO RASTPARK JETTINGEN-SCHEPPACH	JETTINGEN-SCHEPPACH	DE
EURO RASTPARK HIMMELKRON	HIMMELKRON	DE
EURO RASTPARK - GUXHAGEN	GUXHAGEN	DE
EURO RASTPARK EICHENZELL	EICHENZELL	DE
EURO RASTPARK CRAILSHEIM - SATTELDORF	SATTELDORF	DE
EURO RASTPARK ACHERN	ACHERN	DE
EURO RASPARK SCHWEITENKIRCHEN	SCHWEITENKIRCHEN	DE

Nu uitați!

Mărfurile targetate sunt, deja, vândute. Infractorii știu, de obicei, ce se află în camion, cine este șoferul, care sunt punctele de încărcare și descărcare, ce rută a fost aleasă și ce puncte de oprire intermediare au fost fixate. În aproximativ 50% dintre cazuri, vorbim despre scurgeri de informații din interior. Aici nu am în vedere doar șoferii, ci orice angajat (al furnizorului de transport sau al clientului), aflat într-un departament unde are acces la astfel de date. Orice persoană care are acces la aceste informații, din interiorul firmei sau din afara ei, reprezintă un factor de risc.

Validarea parcărilor a fost demarată în 2018, activitatea fiind relativ recentă. Evoluția proiectului este, însă, una foarte frumoasă, iar TAPA EMEA lucrează în parteneriat cu reprezentanții UE, pentru a o face cât mai eficientă și mai viabilă.

TAPA a pus la punct deja o bază de date cu locuri de parcare aprobate și parteneri care oferă:
- **Peste 5.000 de locuri de parcare sigure**
- **56 de site-uri separate în toată regiunea**
- **Parcări securizate în Austria, Belgia, Franța, Germania, Olanda (Țările de Jos), România, Africa de Sud, Spania și Regatul Unit.**

În 2020, se estimează că aceste cifre vor crește semnificativ, cu mai mulți operatori de parcare (PPO).

La nivelul organizației, au fost definite trei niveluri de certificare:
- PSR 1 – cel mai ridicat nivel de securitate
- PSR 2 – certifică un nivel mediu de securitate
- PSR 3 – cel mai redus nivel de securitate cu certificare formală.

Acestora li se adaugă opțiunea PPO (Parking Place Operators), care demonstrează intenția de aliniere la standardele de securitate impuse de TAPA EMEA, chiar dacă certificarea nu a fost, deocamdată, făcută.

La aceeași masă cu clienții... pentru același obiectiv

Trebuie să ținem cont de faptul că, în foarte multe dintre cazuri, clienții finali, care vor să transfere bunuri de valoare, sunt cei care solicită oprirea, în mod exclusiv, în parcări securizate (așa cum sunt, de exemplu, cazurile Apple sau Amazon). De altfel, a fi membru TAPA înseamnă să stai la aceeași masă, atât cu clienții direcți, cât și cu clienții clienților tăi. Să fii conectat la tot ceea ce înseamnă „high value", să ști prețurile, riscurile și îngrijorările clienților sau ale clienților lor.

Vă reamintesc, organizația TAPA a fost creată de producători, din nevoia de a combate problemele de securitate cu care se confruntau în fiecare zi. Apoi, ca o consecință, au început să se înscrie transportatorii sau operatorii de logistică, pentru ca, mai târziu, să devină membri și furnizori ai industriei, precum asigurătorii. TAPA reprezintă un forum unde toată lumea are același obiectiv: combaterea crimei organizate. Iar, în acest context, în calitate de membru (nu este obligatoriu să deții o certificare TAPA), ai acces la stafful TAPA, precum și la aplicații sau buletine privind incidentele, putând avea o imagine clară privind zonele cu probleme.

A fi membru TAPA EMEA înseamnă să fii mereu pregătit!

Ionel POPA
ambasador TAPA PSR

PUBLICITATE

Sfaturi pentru economie de combustibil

Este bine-cunoscut faptul că un stil de conducere corect și conștient poate reduce substanțial consumul de combustibil. Camioanele noilor generații se remarcă, deja, printr-un apetit redus la aproape jumătate față de „părinții" sau „bunicii" lor, dar un șofer care știe ce face poate aduce aceste performanțe la superlativ.

Tatu Ljokkoi, responsabil cu dezvoltarea aptitudinilor șoferilor la Volvo Trucks, este de părere că rularea liberă (sau coasting, așa cum le place să o numească instructorii și demo-driverii) poate face minuni pentru economia de combustibil, în situațiile în care te apropii de o ieșire sau de o trecere de pe o autostradă pe alta. Un motor care funcționează la turații reduse nu are nevoie de o forță mare de frânare, deci rularea liberă poate fi posibilă, deja, de la o distanță apreciabilă.

În primul rând, dacă vrei să conduci eficient atunci când te apropii de o joncțiune, evită să folosești frâna auxiliară.

Aceasta transformă energia cinetică a camionului în căldură și te face să pierzi din demaraj. Atunci când te apropii de o joncțiune, cu cât mai puțin frânezi, cu atât mai mare este economia de combustibil. Nu contează că e vorba de frâna de serviciu sau de cea auxiliară, tot irosești energie.

Pentru un echilibru optim, de obicei este mai bine să folosești rularea liberă atunci când camionul are cel mai bun potențial cinetic. Tatu Ljokkoi recomandă ca, atunci când traficul ți-o permite, să reduci viteza de la cea de croazieră, la 50 km/h, în rulare liberă. În acest mod, folosești rezistența aerului pentru a încetini, în loc să frânezi. Acest lucru este valabil pe suprafețe plane sau cu o înclinație redusă. În pantă (la coborâre, adică), ar putea fi necesar să folosești frâna auxiliară pentru a menține o viteză decentă.

La rularea pe suprafață plană, cu viteze sub 50 km/h, folosește frânele automate auxiliare. Acestea nu sunt foarte eficiente la schimbarea vitezelor și folosirea lor exclusivă te poate face să te simți mai puțin în control. Dar un camion care rulează cu mai puțin de 50 km/h are foarte puțină energie cinetică, astfel încât nu se întâmplă nimic rău dacă acționezi ușor frâna de serviciu. Nu va provoca o uzură semnificativă. Folosirea frânelor automate auxiliare și a frânei de picior îți va oferi și posibilitatea de a anticipa mișcările

celorlalți participanți la trafic și de a-ți regla strategia la apropierea de intersecție.

Rulare liberă – 2 km

Atunci când te afli în rulare liberă, pe suprafețe plane, la apropierea de joncțiuni precum cele menționate, un ansamblu de 37 de tone va rula numai din inerție pe parcursul a 2 km. Deci, Tatu Ljokkoi apreciază că aceasta este cea mai ieftină metodă de a lua o curbă în situațiile date, dacă poți anticipa de la distanță. Ceea ce n-ar trebui să fie o problemă pe autostradă, cu toate indicatoarele care te anunță din timp unde e ieșirea.

Viteza contează

Un alt aspect abordat de Tatu Ljokkoi este viteza de croazieră. El apreciază că poate fi foarte tentant să conduci cu o viteză cât mai mare, atunci când trebuie să livrezi cât mai rapid. Dar acest lucru poate avea un dezavantaj major, și anume impactul asupra consumului.

Ajustarea vitezei de croazieră și a vitezei medii pe baza distanței totale și a numărului de livrări este cheia economiilor de combustibil.

Să luăm în considerare, de exemplu, o misiune de transport regională, cu un program de lucru de 10 ore și cu 4 până la 10 încărcări pe zi. Care ar putea fi viteza de croazieră pentru situația dată?

Probabil că vei alege să mergi cu 60 km/h, ceea ce îți va duce media la 600 km per zi. Pe parcursul acestui tip de transport, nu ai mult de câștigat dacă mergi cu viteze ridicate, cum ar fi 90 km/h. Undeva la 80-85 km/h ar trebui să fie atât suficient, cât și sigur.

Același lucru este valabil și în cazul în care cursele sunt un pic mai lungi, să spunem, 700 km cu 2-4 opriri. Aici probabil că poți să călătorești la o viteză de 85 km/h.

Dar situația se schimbă pentru un transport de lungă distanță, în care, în majoritatea timpului, rulezi pe autostradă. Poți merge mai repede, dar o să consumi mai mult. Recomandarea lui Tatu Ljokkoi e să menții o viteză de croazieră cât mai redusă posibil, să conduci în fiecare zi cu câte 1 km/h mai puțin, și ai să vezi impactul asupra consumului.

Să înțelegi cum să jonglezi cu viteza este secretul de a deveni un șofer eficient, alături de specificarea corectă a camionului și optimizarea ultimilor kilometri înaintea livrării, prin descoperirea celor mai bune trasee și prin fentarea traficului urban.

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

CONECTĂM EUROPA.

Traversarea granițelor este ușoară cu DKV BOX *EUROPE*.

Acum ai drum liber prin Europa cu un singur aparat de bord – ușor, rapid și de încredere. Mai mult, economisești timp mulțumită procedurii simple de instalare, facturării automate și modalității de programare la îndemână.

dkv-euroservice.com/taxă-de-drum-europa

You drive, we care.

DKV

Cum recunoaștem victimele traficului de persoane

Comerțul cu oameni rămâne în epicentrul criminalității globale. Traficul de persoane este expresia unei industrii criminale performante, motivația economică, ilicită, a traficanților, fiind aceea de a face profit.

Victimele traficului de persoane trec prin experiențe îngrozitoare, suferă abuzuri repetate și le sunt încălcate drepturi fundamentale. De aceea, eforturile anti-trafic trebuie să fie caracterizate de o abordare centrată pe victime, care să asigure identificarea, siguranța și protecția lor. Prin prisma activităților specifice pe care le desfășoară, transportatorii de marfă și de persoane pot intra în contact cu posibile victime ale traficului de persoane. Este important să putem recunoaște o victimă!

Arhitectura criminalității, în traficul de persoane, arată că există un ansamblu de factori ce alimentează, încurajează sau mențin cererea pentru serviciile „oferite", în mod forțat, de către victimele traficului de persoane.

Traficul de persoane funcționează ca un mecanism de piață, în care cererea de forță de muncă și servicii sexuale, în principal, este alimentată de ofertă și de particularitățile pe care aceasta le are.

Dacă oferta de forță de muncă și servicii sexuale, creată de vulnerabilitățile universale ale victimelor, ar trebui limitată sau demontată prin măsuri sociale, economice și educaționale, în țările de origine, cum este cazul României, reducerea cererii este provocarea și atributul statelor de destinație.

Etape

Infracțiunea de trafic de persoane conține mai multe etape – recrutarea, transportul, transferul, adăpostirea și primirea unei persoane – efectuate prin diferite mijloace – amenințare, uz de forță, constrângere, răpire, fraudă, înșelăciune, abuz de autoritate – având drept scop exploatarea victimei prin obligarea la prostituție, muncă forțată,

cerșetorie, prelevarea ilegală de organe sau alte tipuri de exploatare.

Granița dintre proxenetism-prostituție-trafic pentru exploatare sexuală este pe cât de fluidă, pe atât de anevoios de gestionat, din perspectiva aplicării legii penale.

Prostituția reprezintă activitatea benevolă a unei persoane de a întreține relații sexuale, în vederea obținerii unor foloase pentru sine sau pentru altcineva, nefiind infracțiune, ci contravenție.

Proxenetismul presupune înlesnirea practicării prostituției de către una sau mai multe persoane.

Spre deosebire de prostituție și proxenetism, traficul de persoane în scopul exploatării sexuale poate fi succint definit ca reprezentând constrângerea/manipularea victimei de către traficant, în scopul exploatării acesteia.

Traficul de persoane în scopul exploatării sexuale este, în continuare, cea mai întâlnită formă de exploatare a victimelor identificate.

Media vârstei victimelor exploatate sexual este mai mică decât media populației generale de victime ale traficului de persoane, datorită specificului acestei activități infracționale – cu cât victimele sunt mai tinere, cu atât șansele de profit sunt mai mari, racolarea și exploatarea realizându-se mult mai ușor.

Exploatarea sexuală are loc în diferite spații publice sau private și capătă mai multe forme, de la obligarea la practicarea prostituției în stradă sau în hoteluri, până la obligarea la reprezentări pornografice, în funcție de domeniul infracțional al grupărilor de criminalitate care acționează în domeniul traficului de persoane. Adesea, traficanții își orientează activitatea criminală în sensul disimulării infracțiunii și a îngreunării activităților investigative ale poliției, alegând modalități de acțiune dificil de probat în procesul penal.

Identificarea victimelor traficului este o problemă în întreaga lume. Intervenții și reacții pentru sprijinirea și îmbunătățirea ratei de identificare a victimelor în țările de destinație sunt încercate de toate structurile naționale și internaționale implicate în combaterea traficului de persoane.

Identificarea persoanelor aflate în dificultate poate avea loc cu sprijinul clienților, în urma investigațiilor polițienești sau, chiar, cu sprijinul persoanelor de rând, care aleg să ia atitudine și să sesizeze posibilele cazuri cu care intră în contact.

În cazul în care victimele sunt exploatate pe stradă, în parcări, benzinării sau în alte zone publice, identificarea lor este mai ușoară, prin prisma vizibilității.

Cu toate acestea, victimele sunt șantajate, constrânse sau amenințate de traficanți, pentru a ascunde adevărul cu privire la vârsta lor sau la statutul de victimă.

Cum poate fi recunoscută o victimă?

• Femeia nu poate refuza clienți, este forțată să ofere servicii sexuale chiar și atunci când este bolnavă sau însărcinată, sau este forțată să întrețină relații sexuale neprotejate.

• Spune lucruri incoerente, care indică un posibil consum de droguri.

• Are răni vizibile (de exemplu, vânătăi, cicatrici, tăieturi, răni la gură sau dinți, arsuri de țigară).

• Pare speriată, tremură, are dificultăți să răspundă direct la întrebări, evită contactul vizual din alte motive decât cele culturale.

• Lasă impresia că este urmărită sau supravegheată în permanență.

• Nu cunoaște adresa locului în care se află.

• Are acces limitat sau nu are acces la mijloace de comunicare (de exemplu, telefon).

• Trebuie să dea toți banii sau cea mai mare parte a acestora supervizorului său.

Cum poate fi recunoscut un traficant de persoane?

• Un bărbat/femeie care vorbește în locul victimei.

• Stă atent lângă victimă și nu o scapă din ochi.

• Oferă răspunsuri evazive.

• Se dă drept ruda sau iubitul victimei.

• Vârste între 20 și 45 de ani.

• Aspect fizic îngrijit.

• Poate manifesta un comportament agresiv față de victimă, atunci când aceasta refuză comenzile primite.

Cui te adresezi în cazul în care recunoști o posibilă victimă a traficului de persoane?

• Celei mai apropiate secții de poliție.

• Număr unic de urgență 112 pentru situațiile de pericol imediat.

• TelVerde ANITP – 0800.800.678.

Informații furnizate de ANITP

www.anitp.mai.gov.ro

anitp@mai.gov.ro

Facebook: Agentia Nationala Impotriva Traficului de Persoane

ANTICORUPȚIE
Un alt fel de trafic!

Traficul de azi! Traficul de ieri! Trafic și în 1780, și în antichitate! Dar... un trafic de influență!

Originea reglementării infracțiunii de trafic de influență se găsește în dreptul roman și este atribuită împăratului Alexandru Severus. În Roma, dar și în Atena, prestațiile pentru îndeplinirea celor mai importante îndatoriri civice erau gratuite. Orice formă de corupere a funcționarilor era interzisă. De exemplu, Platon, care spunea că „Nu trebuie să primești daruri nici pentru lucrurile bune, nici pentru cele rele”[1], a propus să fie pedepsiți cu moartea funcționarii care primeau daruri pentru a-și face datoria.

La noi, în anul 1780, a apărut „Pravilnicească Condică” a domnitorului Alexandru Ipsilanti, care incrimina traficul de influență. Legiuirea domnitorului sancționa folosirea influenței. Dacă darea de mită era prevăzută sub sancțiunea pierderii judecății, traficul de influență determina încheierea procesului în detrimentul traficantului.

În art. 142 al „Condicii de drept penal și procedură penală” a lui Barbu Știrbei, intrată în vigoare în 1852, se stipula: „Funcționarii publici care pentru bani, daruri și promisiuni, determinate și acceptate, ar fi făcut un act intrând în funcțiile lor, chiar just, dar pentru care ei nu trebuiau să primească nimic, vor fi pedepsiți cu pierderea funcțiilor, fără să poată lua, pe timp de 5 la 10 ani, nici titlu, nici serviciu public. Banii și darurile primite ca preț al corupției vor fi dublați și confiscați. Vor fi pedepsiți cu aceeași pedeapsă funcționarii care pentru bani, daruri sau promisiuni, determinate sau acceptate, se vor abține să facă un act intrând în atribuțiile lor.”[2]

În zilele noastre

Acum, Codul penal prevede, în art. 291 (*traficul de influență*) că: „Pretinderea, primirea ori acceptarea promisiunii de bani sau alte foloase, direct sau indirect, pentru sine sau pentru altul, săvârșită de către o persoană care are influență sau lasă să se creadă că are influență asupra unui funcționar public și care promite că îl va determina pe acesta să îndeplinească, să nu îndeplinească, să urgenteze ori să întârzie îndeplinirea unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau să îndeplinească un act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.”

Cu toate că legislația românească pedepsește aspru *traficul de influență*, există funcționari din cadrul Ministerului Afacerilor Interne care se avântă în astfel de încălcări ale legislației penale, mai ales în legătură cu traficul rutier, tot mai aglomerat, al zilelor noastre și profitând de nevoia tot mai mare a conducătorilor auto de a circula fără constrângeri spațiale sau temporale.

Un exemplu negativ...

... este cel al unui agent de poliție, din cadrul unui post de poliție comunal din județul Suceava, care, în cursului anului 2019, a solicitat, de la mai multe persoane, diferite sume de bani, cu scopul de a interveni pe lângă colegii lui, pentru a-i determina să anuleze aplicarea unor sancțiuni contravenționale și luarea unor măsuri complementare, respectiv pentru a nu li se reține permisul de conducere.

Agentul de poliție a profitat de autoritatea pe care o reprezintă în comunitate, pentru a obține diferite avantaje patrimoniale, pretinzând că îi va determina pe colegi să îndeplinească acte contrare îndatoririlor de serviciu și lăsând să se înțeleagă că lucrătorii din instituția pe care o reprezintă sunt dispuși să își încalce obligațiile profesionale, în schimbul unui folos necuvenit. Cele 5 fapte săvârșite constituie infracțiuni de trafic de influență, cercetările fiind continuate pentru stabilirea răspunderii penale. Atitudinea sa a adus atingere încrederii de care beneficia instituția în care activa, iar solicitările sale, referitoare la sume de bani necesare colegilor, deși nu erau reale, au creat o imagine negativă întregului colectiv profesional.

Și cel ce dă e pedepsit

Totodată, trebuie avut în vedere că legiuitorul îl sancționează și pe cel care dorește să influențeze un funcționar public în luarea unei decizii, prin oferirea unei sume de bani și prin intermediul unei alte persoane, sancționând această situație prin infracțiunea de cumpărare de influență, prevăzută de art. 292 din Codul penal: Promisiunea, oferirea sau darea de bani ori alte foloase, pentru sine sau pentru altul, direct ori indirect, unei persoane care are influență sau lasă să se creadă că are influență asupra unui funcționar public, pentru a-l determina pe acesta să îndeplinească, să nu îndeplinească, să urgenteze ori să întârzie îndeplinirea unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau să îndeplinească un act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoare de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării unor drepturi.

Astfel, este necesar să știm că nu trebuie să ne lăsăm implicați/atrași în astfel de infracțiuni contra unei sume de bani care, pentru moment, ar putea părea avantajoasă, în condițiile în care această decizie ne poate afecta grav libertatea.

Nu lăsați traficul rutier să vă afecteze libertatea de mișcare prin traficul de influență!

Viorela BUCUR
comisar-șef de poliție
Direcția Generală Anticorupție,
Serviciul Prevenire

[1] **M. Tutunaru, *„Considerații generale privind corupția”*, în *Economica*, nr. 3 (59), 2007**
[2] ***Ibidem***

ZARGA

LOGISTICĂ

COVID-19 Sub asediu

TENDINȚE ȘI PERSPECTIVE ÎN TRANSPORTURI ȘI LOGISTICĂ, ÎN 2020

Gebrüder Weiss România a conturat câteva din aspectele definitorii ale anului încheiat și ale celui în curs.
Pe plan local, pentru sectorul de logistică și transporturi, raportul INSSE, transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, arată creșteri aproape pe întreaga linie, în primele nouă luni ale lui 2019. Ca volum, transportul rutier de mărfuri a înregistrat un plus de 5,2%, cel maritim, de 7,2%, iar cel feroviar, de 8,3%. Sunt indicatori care arată o cerere sănătoasă în piață și un trend ascendent sustenabil, pe termen mediu-lung. În același timp, se remarcă trei aspecte problematice, care vor continua să existe și în 2020, având un risc pronunțat de a frâna creșterile: infrastructura deficitară, dificultatea de a găsi personal calificat și deficitul de șoferi.
La nivel global, pot fi identificate două mari provocări în plină desfășurare, ale căror efecte vor bulversa numeroase sectoare economice. Brexitul, dar, până la finalul lui 2020, se derulează etapa de tranziție, ceea ce înseamnă că, în practică, nu au apărut schimbări. Este de așteptat să crească timpul de tranzit, din cauza

controalelor mai stricte, și să fie necesare autorizații de transport sau calificări profesionale și vize pentru șoferi. A doua provocare este epidemia de coronavirus, iar industria transporturilor îi resimte, serios, efectele. China este principalul partener importator în relația cu UE și a doua piață de export, iar întârzierile de mărfuri, mai ales la transport aerian sau terestru, produc efecte în cascadă și pierderi economice semnificative. Indiferent de perspectivă, anul 2020 stă sub semnul unei readaptări constante, care cere viteze de reacție tot mai rapide. Deși aceasta nu este o noutate pentru industria transporturilor și logisticii, anul în curs pare să aducă o suprapunere a unor provocări complexe, previzibile sau nu. Este, însă, și un an al oportunităților care pot apărea pentru business-urile care vor ști să se pregătească din timp pentru schimbările geo-politice majore și care vor dezvolta mecanisme robuste de repliere.

2021, ANUL EUROPEAN AL CĂILOR FERATE

Comisia Europeană a propus, în 4 martie, ca anul 2021 să fie Anul European al Căilor Ferate, pentru a sprijini realizarea obiectivelor „Pactului ecologic european în domeniul transporturilor". În 2021, o serie de evenimente, campanii și inițiative va promova transportul feroviar ca mod de transport durabil, inovator și sigur. Anul 2021 va fi primul an complet în care normele convenite în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar vor fi puse în aplicare, în întreaga UE. „Fără îndoială că transportul feroviar înseamnă avantaje imense, în majoritatea domeniilor: durabilitate, siguranță, chiar și viteză, o dată ce este organizat și tehnologizat conform principiilor secolului XXI. Însă transportul feroviar este definit de un aspect și mai profund: el contribuie la interconectarea Uniunii Europene, și nu doar din punct de vedere fizic. Crearea unei rețele coerente și funcționale în toată Europa este un exercițiu de coeziune politică. Anul European al Căilor Ferate nu este un eveniment ales la întâmplare. El survine într-un moment oportun, când UE are nevoie de acest tip de acțiune colectivă", spune comisarul pentru transporturi Adina Vălean.

TRANSPORTUL RUTIER, MOTORUL EXPORTURILOR DE SERVICII

Transportul rutier rămâne, și în anul 2019, cel mai mare contribuitor la exportul de servicii al României, cu un total de 6,12 miliarde de euro, în creștere cu 10% față de 2018, din care 5,95 miliarde de euro reprezintă transport rutier de mărfuri, restul fiind generat de transportul rutier de pasageri (52 de milioane de euro) și alte tipuri de transport rutier (112 milioane de euro), conform UNTRR.
Din exportul total de servicii al României, de 26,3 miliarde de euro, transportul rutier a generat cam un sfert. Anul trecut, acest segment a realizat un excedent (exporturi minus importuri) de 4,63 miliarde de euro, reprezentând peste jumătate din soldul total al comerțului internațional cu servicii, de 8,55 miliarde de euro.

NOU DIRECTOR EXECUTIV PALL-EX, PENTRU EUROPA

Pall-Ex își continuă călătoria într-o nouă eră, cu numirea lui Mark Steel în funcția de director executiv pentru Europa. El va avea un rol esențial în stimularea creșterii rețelei de transport de marfă în zona din Europa continentală. Mark s-a alăturat Pall-Ex în 2016, ca director de vânzări și marketing, anterior activând în logistică și Royal Air Force, unde a jucat un rol-cheie în stabilirea de noi contracte corporative majore pentru operarea Pall-Ex din Marea Britanie.

PARADOXUL OTOPENI

Milioane de euro aruncate în afara României

Aeroportul Internațional „Herni Coandă" (Otopeni) este, an de an, pe un trend ascendent, în ceea ce privește numărul de călători. Urcăm și în topul aeroporturilor din UE, aflându-ne, însă, la mare distanță față de Budapesta sau Varșovia. Dar lucrurile stau cu totul diferit, atunci când vine vorba despre traficul de mărfuri.

Având o infrastructură aeroportuară învechită, cu piste incapabile să primească regulat avioane de capacitate mare și frightere, cu un terminal cargo demn de secol XIX, Aeroportul Otopeni este din ce în ce mai ocolit de casele de expediții și de exportatori.

Am ajuns la problemele aeroportului fără să caut asta. Pur si simplu, mi-am dorit să fac un studiu de piață mai amplu, cu scopul de a analiza din perspective diferite volumele exportate de România. Atunci când m-am concentrat asupra celor trimise pe calea aerului, am aflat, în mod surprinzător, că ne lipsesc datele din orice sursă oficială (Vamă, INS, ANAF...).

De ce? Pentru simplul motiv că peste 60% din mărfurile exportate de România pe avion pleacă din aeroporturi din afara țării. Iar, până acolo, rutier.

Am început să discut cu foarte mulți forwarderi specializați în transportul aerian; nimeni, până acum, nu deține o cifră exactă a volumelor de marfă pe care țara noastră le trimite pe calea aerului. Una dintre estimările primite de la un Top 3 din domeniu arată că volumul total exportat aerian este undeva la 45.000 tone/an, din care doar 30-40% pleacă din Otopeni. Restul se încarcă pe camion, către Budapesta, Viena, Frankfurt, München, Luxemburg, Paris, Amsterdam, Atena, Istanbul...

Ne aflăm în situația ridicolă, aș putea spune, să nu avem posibilitatea să știm cât exportăm și ce exportăm.

Poate, la un moment dat, România devine cel mai mare exportator de aur din lume. Dacă se va alege aerianul ca modalitate de transport și încărcarea de va face din Budapesta, noi nu vom afla niciodată această veste bună.

Un forwarder mi-a spus că peste 50% din volumele exportate aerian cargo din Budapesta au ca origine România. Iar dacă „mâine" mărfurile respective s-ar muta în alt aeroport, Budapesta ar trece printr-o mare criză. Iată că, într-un mod foarte ciudat, România contribuie substanțial la dezvoltarea aeroportului din țara vecină, cu multe milioane de euro anual.

Pierderi estimate

Am estimat pierderile anuale ale infrastructurii aeroportuare locale, cauzate de aceasta situație, la peste 20 de milioane de euro, luând în calcul doar venituri pierdute din manipulare. Pornind de la această descoperire șocantă, m-am dus mai departe, să văd cauzele. Iar poveștile pe care le-am auzit de la specialiștii în aerian din România (București, deocamdată, urmează o vizită în vestul țării), sunt, la rândul lor, șocante. În momentul în care studiul va fi finalizat, voi reveni cu concluzii și o descriere pe larg.

Doar o succintă enumerare, acum. Lipsa avioanelor cu capacitate mare (wide body), ceea ce nu permite încărcarea mărfurilor de dimensiuni mai mari. Lipsa freighterelor, ceea ce nu permite efectuarea consolidărilor de marfă și alocarea unor spatii dedicate, tip abonament.

La avioanele comerciale, prioritate au pasagerii și bagajele, dacă rămâne spațiu pentru marfă, se încarcă, dacă nu, cu următorul zbor. De ce? Nu avem piste funcționale pentru trafic regulat de avioane mari.

Nu există un X-Ray performant (unii spun că e second-hand).

Actualul aparat X-Ray nu permite scanarea mărfurilor de dimensiuni mai mari, astfel încât mărfurile trebuie scoase din ambalaje, ceea ce necesită un efort suplimentar și timp pierdut. În plus, de multe ori, shipperul interzice acest lucru. Iarăși, se pare că suntem singurul aeroport din UE unde controlul de securitate al mărfurilor este făcut de o instituție militară. Toți forwarderii s-au plâns de comunicarea de tip gradat-soldat. Tuturor acestor aspecte li se adaugă terminalul de handling, unde marfa se depozitează sub cerul liber.

Vom publica pe *www.ziuacargo,ro* un sondaj anonim, adresat shipperilor și forwarderilor implicați în exportul aerian de marfă. Avem rugămintea de a ne sprijini demersul, cu informații.

Rareș Măcinică

O imagine dezolantă...

Iată doar câțiva factori ce arată o imagine dezolantă a unei infrastructuri logistice lipsite de investiții, de strategie, de un real suport oferit clienților și de o implicare nemijlocită, dar cu impact nefast, din partea factorului politic.

Urmează ca, în săptămânile următoare, să efectuez un turneu în vestul țării să verific de ce nu se poate investi în crearea unui terminal modern într-unul dintre aeroporturile regionale (Cluj sau Timișoara). Am aflat, deja, că aeroportul din Cluj nu are nici măcar licență pentru operațiuni cargo și nici măcar o magazie, pentru a susține operațiunile logistice.

Rareș MĂCINICĂ
founder & managing partner
Mayanna Consulting Group
rares@mayannaconsulting.com

COVID-19

Sub asediu

Desigur, sănătatea și bunăstarea tuturor celor afectați, precum și protecția familiilor, prietenilor și angajaților noștri împotriva virusului rămân priorități absolute, însă trebuie să fim conștienți de impactul pe care această situație îl are asupra afacerilor, pe măsură ce stocurile de materiale se reduc, conexiunile de transport se întrerup... Și cel mai grav este că nimeni nu știe cât va dura!

Vigilant, buletinul informativ al TAPA EMEA, a dedicat o întreagă secțiune riscurilor pe care această epidemie le implică. Astfel, materialele prezentate de Vigilant subliniază faptul că, de exemplu, fabricile partenere ale Apple pentru iPhone sunt localizate în afara zonei Hubei din China, care a fost cea mai afectată de coronavirus, și, în timp ce toate facilitățile s-au redeschis după Anul Nou Chinezesc, reprezentanții companiei au declarat că activitatea a demarat mai lent decât se anticipa. Subliniind că sănătatea și bunăstarea fiecărei persoane care fabrică aceste produse reprezintă priorități absolute, Apple a avertizat că furnizarea de iPhone-uri la nivel mondial va fi „temporar restricționată”.

Compania-mamă a Primark a emis o declarație oficială: „Colaborăm strâns cu furnizorii din China pentru a evalua impactul asupra fabricilor lor, a supply chainurilor și a abilității lor de a răspunde comenzilor curente. Dacă întârzierile în producție sunt prelungite, riscul ca, mai târziu în acest an, să se manifeste o criză de materiale pe anumite linii crește. Evaluăm strategii de atenuare a acestor riscuri, inclusiv o creștere a producției furnizorilor din alte regiuni.” În același timp, producătorul de echipamente de construcții JCB a spus că își reduce producția din fabricile sale din Marea Britanie, anticipând deficit de componente din partea furnizorilor chinezi.

O reducere cu 50% a capacității de transport aerian de marfă, curse navale anulate și reducerea transportului rutier au exacerbat presiunea resimțită de comunitatea mondială de afaceri, iar, chiar atunci când canalele de transport se vor redeschide, impactul asupra producătorilor și consumatorilor va însemna creșterea prețurilor.

Cel puțin până în aprilie...

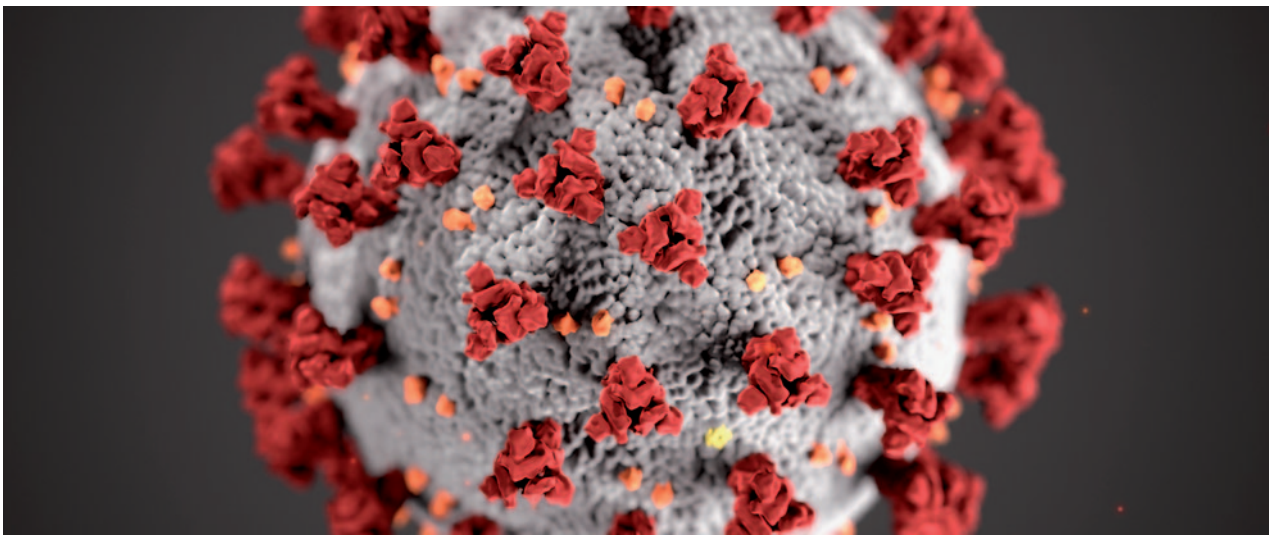
Producătorii globali și supply chainurile continuă să simtă efecte negative, pe măsură ce fabricile și furnizorii logistici încearcă să-și reia operațiunile, în condițiile unui deficit de forță de muncă și ale nesiguranței în reglementare.

În timp ce companiile realizează planuri de urgență pentru activitatea de producție, continuarea aprovizionării și pentru serviciile logistice, pentru a face față acestei situații care se schimbă rapid, criza pare a perturba supply chainurile globale cel puțin până în aprilie, dacă nu mai mult. În timp ce problemele legate de producție se pot rezolva în săptămânile următoare, capacitatea limitată de transport poate deveni cel mai mare obstacol, în lunile aprilie și mai.

Pentru a-i ajuta pe managerii de supply chain să facă față situației și să inițieze planuri de management al riscurilor, Resilience360 a elaborat 10 provocări pentru care companiile trebuie să se pregătească pe termen scurt și mediu, în contextul epidemiei de coronavirus.

1. Carantina cauzează deficit de mână de lucru și de materie primă, în fabrici

Închiderea orașelor și carantina au creat deficit de mână de lucru și de materiale, pe măsură ce autoritățile



chineze de pe diferite niveluri jurisdicționale încearcă să oprească epidemia. Unele dintre cele mai notabile provincii și orașe care impun restricții de transport în mișcarea localnicilor și a vehiculelor includ: Guangdong, Jiangxi și Liaoning (provincii), precum și orașele Tangshan (Hebei), Nanjing (Jiangsu), Hangzhou (Zhejiang), Zhengzhou (Henan) și Ningbo (Zhejiang).

Diverse grade de restricții, cum ar fi carantina la domiciliu, controlul temperaturii și controlul vehiculelor, au îngreunat abilitatea muncitorilor de a ajunge la fabrici. De asemenea, multe porturi raportează întârzieri și restanțe.

2. Incertitudinea în reglementare încetinește reluarea producției

O altă provocare majoră cu care se confruntă producătorii cu sediul în China este măsura în care trebuie să facă față diferitelor cerințe și reglementări (uneori, chiar, contradictorii), care diferă la nivel provincial, municipal sau chiar districtual, atunci când încearcă să redemareze operațiunile industriale. Producția s-a reluat în majoritatea provinciilor din China pe 10 februarie, în urma unei întârzieri dictate de către guvern pentru a limita epidemia. Totuși, unele jurisdicții, în special la nivel municipal și districtual, au impus diferite programe de producție și cerințe speciale, pentru reluarea activității normale.

3. Cerințele de sănătate publică au un impact asupra operațiunilor industriale

În anticiparea revenirii la operarea normală, unele autorități au emis, de asemenea, cerințe suplimentare care impun fabricilor să solicite permisiunea de a-și reîncepe activitatea, sau să îndeplinească anumite standarde de prevenție. Ambiguitatea care înconjoară procesul de aprobare a avut deja un impact major asupra producătorilor.

4. Crește numărul furnizorilor care invocă forța majoră

Cireașa de pe tortul problemelor de producție și întârzierii comenzilor este faptul că firmele care au furnizori chinezi se vor confrunta cu instrumente juridice cum ar fi clauza de forță majoră invocată, care îi exonerează de orice responsabilitate financiară sau legală. Forța majoră se referă la circumstanțe externe neașteptate care împiedică pe una dintre părțile contractuale să-și îndeplinească obligațiile, în special calamități naturale. În timp ce clauzele de forță majoră menționează rar bolile, profită în mod frecvent de eventualitatea unor acte neprevăzute legislative, cum ar fi carantina și închiderea forțată a unor zone, de către autorități. O agenție chineză de promovare a comerțului internațional a emis, deja, certificate de forță majoră pentru peste 100 de companii incapabile să își îndeplinească obligațiile contractuale din cauza epidemiei de coronavirus.

5. Controalele la granițele provinciale exacerbează deficitul de transport rutier

Transportul inter-provincial cu camioane rămâne o problemă pe tot teritoriul chinez, autoritățile solicitându-le șoferilor să se auto-carantineze pentru 14 zile, în funcție de locul de înmatriculare al camionului și de provincia în care este înregistrat șoferul, pentru a împiedica răspândirea virusului. În special, camioanele cu numere de înmatriculare din provincia Hubei, în care este situat Wuhan, au fost oprite la granițele provinciilor și întoarse din drum.

În total, disponibilitatea camioanelor s-a redus cu 40% în zona orașului Shanghai, în timp ce capacitatea s-a redus la 10% între Shanghai și alte orașe, deoarece șoferii refuză cursele către interiorul țării, pentru a-și maximiza numărul de curse pe zi. Șoferilor din afara zonei Tianjin nu li s-a permis accesul în oraș și numai 10% dintre șoferii locali au fost capabili să-și ofere serviciile. Toate acestea au condus la întârzieri și la o creștere abruptă a tarifelor de transport.

Mirko Woitzik, manager EMEA pentru informații de risc în cadrul DHL Resilience360, organism care a elaborat studiul privind impactul coronavirusului asupra lanțurilor logistice, a identificat câteva măsuri pe care le adoptă, deja, companiile pentru a face față situației:
• Închiderea facilităților de producție și a celor logistice, preventiv sau în conformitate cu directivele autorităților, pentru prevenirea infectării și pentru anticiparea deficitului de forță de muncă.
• Căutarea de surse alternative pentru a achiziționa componente, pentru a reporni liniile cât mai curând posibil sau pentru a menține producția, acolo unde este posibil.
• Folosirea transporturilor aeriene de urgență pentru a aduce componente din China, pentru ca alte unități să-și poată continua producția.
• Asigurarea unor capacități de transport din China pe feroviar sau aerian, ca alternativă la transportul naval.

SOLUȚII PE TERMEN SCURT:
• Identificarea furnizorilor cheie în zonele afectate de închiderea orașelor sau de oprirea producției.
• Asigurarea unor surse alternative și creșterea stocurilor la unitățile cheie de producție.
• Educarea personalului și a furnizorilor cheie în legătură cu simptomele virusului și aplicarea de măsuri de precauție, cum ar fi concediu medical pentru apariția oricărui simptom.

SOLUȚII PE TERMEN LUNG:
• Monitorizarea proactivă a riscurilor din supply chain, în timp real.
• Utilizarea unor strategii de aprovizionare duală pentru componente cheie.
• Conturarea și testarea unor planuri de rezervă, pentru eventualitatea unui deficit în aprovizionare de la furnizori.

Mirko Woitzik – riscuri colaterale de securitate:

• Din cauza controalelor între provincii, în China, sau la frontierele cu Vietnam sau Rusia, au fost generate aglomerări, operațiunile de transport s-au blocat sau au încetinit, iar camioanele au devenit ținte facile pentru furtul de marfă. Multe camioane transportă produse medicinale și farmaceutice de valoare și ușor de vândut, mai ales în contextul actual, care sunt foarte atractive, din perspectiva eventualilor hoți de marfă.
• Congestionarea terminalelor în transportul aerian poate crea posibilități suplimentare ca marfa să se piardă, să fie furată sau să fie avariată.

RISCURI ECONOMICE PE TERMEN LUNG:
• Deficitul de capacitate pentru transportul aerian, maritim și feroviar va genera, cel mai probabil, creșteri de prețuri și de costuri logistice.
• Oprirea producției la furnizori va genera pierderi în vânzări.
• Transferul de furnizori din China către alte țări, care a început, deja, în 2018, din cauza creșterii tarifelor, este posibil să se accelereze.

6. Închiderea granițelor întârzie traficul din și către Vietnam și Hong Kong

În februarie, traficul la frontiera dintre Vietnam și provinciile chineze Yunnan și Guangxi era încă sever perturbat. În special, mărfurile de export din Vietnam se aglomerau la punctele de trecere a frontierei, camioanele neputând intra în China. Cel mai mare punct de trecere a frontierei de la Huu Nghi/Pingx Xiang a fost închis până pe 8 februarie, după care s-a redeschis, dar autoritățile permit numai 25 de camioane pe zi, dacă șoferii poartă costume de protecție, cu prioritate pentru produse medicale și perisabile. De partea vietnameză, timpii medii de așteptare pentru camioane au fost de 4-5 zile. În Hong Kong, autoritățile au început să carantineze pentru 14 zile toți cetățenii chinezi care intră pe teritoriu.

De pe 31 ianuarie, cele 16 puncte de trecere a frontierei dintre Rusia și China, de-a lungul a 4.000 km, au fost închise, pentru prevenirea răspândirii coronavirusului.

7. Deficitul de forță de muncă generează congestionarea aeroporturilor și porturilor maritime

Cu o capacitate limitată de transport rutier, mărfurile au început să se aglomereze în terminalele aeriene și în depozite. Acest lucru se întâmplă din cauza expedițiilor care intră în țară și care fie nu au primit liber de vamă din partea brokerilor vamali, fie nu au putut fi făcute aranjamente de transport pentru ele. Ca rezultat, operațiunile au încetinit și au început să se materializeze întârzierea mărfurilor, chiar și esențiale, cum ar fi echipamentele medicale, precum și costurile legate de întârzierile la descărcarea mărfurilor.

Situația s-a acutizat în special în depozitele aeroportului din Shanghai, forțând companiile logistice să nu mai accepte marfă pentru această zonă sau să accepte doar dacă există garanții că marfa va fi preluată imediat. Hong Kong nu a raportat congestii și poate servi ca punct de intrare alternativ pentru provinciile sudice și centrale ale Chinei. În ciuda capacității rutiere limitate, au fost raportate transporturi din Hong Kong către orașele mari din provincia Sichuan, cum ar fi Chengdu.

8. „Cursele albe" navale reduc capacitatea de transport oceanic din China

Cu perioada Noului An Lunar extinsă, în majoritatea provinciilor, până pe 9 februarie, liniile maritime au anunțat programe extensive de „curse albe", pentru navele lor, până la sfârșitul lunii februarie. „Cursele albe" se referă la situația în care un transportator anulează o oprire planificată într-un anumit port, sau chiar o întreagă rută, pentru o navă, de obicei din cauza cererii scăzute. Aproximativ 80 de curse trans-pacifice au fost anulate pentru martie, ceea ce înseamnă un minus de 198.000 TEU pe piață, în total fiind „albite" 54 de curse în comerțul dintre Asia și Europa. Conform celor declarate de către unii shipperi, este de așteptat o întârziere de 3-4 săptămâni la sosirea containerelor la destinațiile europene.

9. Capacitatea limitată de transport aerian și feroviar va genera creșteri de prețuri

În același mod, numărul mare de anulări de zboruri, atât de marfă, cât și de pasageri, combinat cu reînceperea activității de producție și a celei logistice, va produce un deficit de capacitate de transport aerian care va dura până în aprilie. În total, peste 25.000 de zboruri pe săptămână au fost anulate, reducând capacitatea de transport de marfă aerian la 50%. Transporturile feroviare din China către Europa se bucură, în acest context, de o atenție în creștere. În timp ce această opțiune este, în general, de două ori mai rapidă decât transportul maritim, există și aici provocări legate de capacitate, din cauza anulării unor trenuri planificate și priorității acordate containerelor de dinainte de Anul Nou. În plus, dificultățile din transportul rutier de la marile gări (Chengdu, Xi'an și Zhengzhou) pot duce la schimbări de program, reducând vizibilitatea asupra timpilor de sosire la destinațiile europene, care includ Hamburg, Duisburg și Tilburg.

10. Reacții în lanț în supply chain

Epidemia de coronavirus are, de asemenea, implicații majore asupra producției industriale și a supply chainurilor globale. Pentru sectorul automotive, un deficit de piese și componente importante, din cauza epidemiei, a determinat pe mai mulți jucători importanți din piață să își oprească temporar operațiunile locale.

În plus, epidemia a generat un impact și asupra supply chainurilor din domeniul pharma. Wuhan este gazda unor producători majori de ingrediente active farmaceutice (API). Având în vedere criza actuală, China ar putea să „țină" cât mai mult de materialele pentru anumite antibiotice și să exporte mai puțin către piețe cum ar fi SUA și India, care se bazează pe China pentru astfel de ingrediente.

Având în vedere fluiditatea situației și implicațiile uriașe operaționale și financiare în mai multe industrii, ar putea să fie nevoie de mai multe luni pentru evaluarea impactului pe care această criză îl are, în mod real, asupra tuturor afacerilor la nivel global.

sursa: Vigilant, februarie 2020
traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

COVID-19

Provocarea anului 2020 în logistică, și nu numai...

COVID-19 – o denumire care nu anunța nimic. A început ca o gripă nouă în China, regiunea Hubei, orașul Wuhan, la 800 de kilometri depărtare de Shanghai și 1.150 kilometri de Beijing, înaintea celei mai mari migrații din lume, Anul Nou Chinezesc. Această sărbătoare este cea mai importantă din an, chinezii vizitându-și familiile și părăsind, în acest context, marile metropole.

Am fost în Shanghai, în perioada 19-25 ianuarie, pentru a sărbători cu angajații noștri sosirea Noului An Chinezesc. Am văzut cu ochii noștri un oraș de 25 de milioane de locuitori aproape pustiu, fără ambuteiaje și aglomerație pe principalele bulevarde de promenadă. Toți erau plecați, iar cei din Shanghai urmăreau, la fel ca și noi, informații despre evoluția virusului în regiunea Hubei.

Au început să se impună restricțiile pentru o populație de 50 de milioane, izolată în speranța monitorizării și eradicării virusului. Deoarece situația a devenit critică, guvernul chinez a decis extinderea vacanței cu o săptămână, lucru care, deja, afecta destul de mult economia. Lucrurile au evoluat rapid și s-a luat decizia ca vacanța în regiunile Shanghai, Beijing, Shenzen și Hong Kong să continue până pe 10 februarie.

În tot acest timp, marea majoritate a liniilor aeriene a decis să suspende zborurile de pasageri (grupul Lufthansa, grupul IAG, Swiss Air, Air France/KLM, Qatar, Turkish Airlines și inclusiv unele companii de cargo). Astfel, întreaga capacitate de pasageri și cargo a scăzut dramatic.

În acest timp, Hyundai Motors a anunțat suspendarea producției, din lipsă de componente, târgul de la Barcelona (cel mai mare în domeniul tehnologiei) a fost anulat, liniile maritime au anulat transporturile din și spre China, iar o mare parte din companiile feroviare a suspendat cursele China-Europa.

Multe dintre fabricile din China nu demaraseră, încă, producția, în prima partea a lunii martie, chiar dacă situația se dezmorțise un pic. Pe de altă parte, cei care începuseră să lucreze aveau foarte multe comenzi de recuperat. Carantina constituia, în continuare, principala problemă.

Florin Cârmaciu

În paralel, lipsa măștilor chirurgicale, a soluțiilor de dezinfectat și teama au determinat oamenii să lucreze de acasă, atunci când profilul de activitate a permis acest lucru.

De asemenea, granița China-Hong Kong a fost închisă, ceea ce a cauzat o și mai mare restrângere a capacității de transport.

Pentru prima dată în ultimii ani, au crescut exporturile din EU către China, vizând, în mare parte, materialele umanitare trimise de guvernele europene.

La ce să ne așteptăm

• Întârzieri masive în producția auto, farmaceutică și a bunurilor de larg consum.

• Creșterea prețurilor de transport pe ruta China-Europa, aerian, feroviar, maritim și rutier. În acest moment, ratele se modifică de la o zi la alta, iar creșterile sunt semnificative.

• Transportul rutier din China către Europa este o soluție extrem de competitivă, în acest moment, funcțională (este un serviciu pe care noi îl oferim în continuare).

• Pierderi masive în economia chineză, care vor afecta toată Asia.

• Probleme masive în Coreea de Nord, care importă 90% din China.

• Scăderea prețului pentru petrol, în condițiile în care consumul Chinei a scăzut considerabil.

• Falimente răsunătoare în domeniile turismului și probleme ale unor companii aeriene (Cathway, Hong Kong Airlines), care au trimis în concediu fără plată 200.000 de angajați.

• Scăderea profitului marilor operatori logistici cu birouri în China.

• O nouă criză economică.

Dream Cargo Services lucrează, în mod constant, pe relația China, compania având un birou la Shanghai. Alin Burlan, directorul general al companiei, și Florin Cârmaciu, directorul de vânzări, s-au aflat acolo, la finalul lunii ianuarie, pentru a sărbători, alături de angajați, Noul An Chinezesc. Este motivul pentru care l-am rugat pe Florin să ne prezinte situația din punctul de vedere al unui specialist puternic conectat la piața chineză.

Ce se poate face

Regândirea supply chainului, prin identificarea unor rute noi de transport, a unor furnizori noi și a unor noi piețe de desfacere.

Florin CÂRMACIU
director de vânzări Dream Cargo Services

H.ESSERS

Creșteri de volume către China, pe fondul coronavirus

Panica, generată de necunoscut, dar și de știrile false sau contradictorii, pare a fi, uneori, în ultimul timp, cuvântul de ordine. Se cumpără prea mult sau nu se cumpără nimic, călătorii și evenimente se anulează, unii dau lovituri nesimțite, alții pun umărul pentru rezolvarea situației. Iar logisticienii și transportatorii sunt unii dintre cei care ar putea face parte din cea mai afectată categorie de activitate. Sau nu? Am stat de vorbă despre aceste lucruri cu Jeroen Fabry, business unit manager CEE H.Essers Romania.

Ziua Cargo: În ce fel v-a afectat activitatea izbucnirea epidemiei generate de coronavirus?

Jeroen Fabry: După cum știți, am deschis, în urmă cu trei ani, o conexiune feroviară între Genk (Belgia) și Chongqing (China), cu o frecvență de un tren pe săptămână, cu 35 de vagoane (containere de 45 ft). De la izbucnirea epidemiei, am putut observa o creștere a volumelor pentru China, în special echipamente medicale, cum ar fi mănuși, măști etc. În acest moment cantitățile pe care le dețin nu sunt suficiente, pentru că multe facilități de producție au fost închise, și trebuie importate. Din decembrie-ianuarie, cantitățile s-au triplat și am ajuns la 2 trenuri complete pe săptămână (fiecare cu un număr mai mare de vagoane).

Trenurile vin înapoi din China încărcate, în special cu produse electronice, telefoane etc. Producătorii care nu se află în zonele afectate de coronavirus nu și-au oprit activitatea. Nu toată China este paralizată, dar problemele apar din cauza faptului că zona Hubei este puternic industrializată.

În România, care sunt schimbările?

De săptămâna trecută, de când au început campaniile în România, din cauza epidemiei din Italia, am înregistrat creșteri semnificative la depozitarea și transportul de produse alimentare, precum făina.

De asemenea, unii producători de produse chimice își triplează stocurile, de teama că până și granițele europene se vor închide, la un moment dat. Toți producătorii aduc cât mai multe produse posibil în țara în care este nevoie de ele și depozitele sunt pline.

Toată această situație a generat creșteri de prețuri. La ce ne putem aștepta?

Prețurile trebuie monitorizate atent de către Guvern și Protecția Consumatorului, pentru a nu apărea specula și profitorii rău-voitori.

Jeroen Fabry

Dar vor exista, desigur, creșteri de prețuri justificate. În momentul în care producătorii nu-și pot aduce produsele din China, o parte dintre facilitățile de producție din Europa ale multinaționalelor pot să preia din acest minus, ceea ce va avea un impact asupra prețurilor. Dacă toată China se va închide complet, la un moment dat, producția va fi relocată, în Europa, în SUA sau în alte țări unde este nevoie de aceste mărfuri. Am discutat cu clienți care, deja, au reorientat o parte din producție către fabricile din Europa, ceea ce va genera creșteri de costuri, cu mâna de lucru și materia primă. Totuși, este vorba despre o strategie pe termen scurt, deoarece lucrurile vor reintra în normal, la un moment dat.

Fluxurile de transport nu se reduc în Europa, dar își schimbă țările de proveniență.

O informare corectă a populației este extrem de necesară. Iar acest lucru încercăm să îl facem și noi în cadrul companiei.

Putem vorbi despre oportunități, pe partea de transport?

Așa cum am spus, există creșteri de volume. Înainte de epidemie, multe mărfuri se transportau aerian către China. Astăzi, cu atâtea zboruri anulate, trebuie transportate prin alte moduri. O parte dintre acestea le transportăm noi, astăzi, cu trenul. Dacă vorbim despre medicamente sau produse chimice, dar nu numai, transportul naval nu reprezintă o soluție, din cauza duratei transportului. Din Germania până în zona Wuhan, traseul cu trenul durează doar 15 zile.

Dar, chiar de dinainte de toată îngrijorarea legată de China și de coronavirus, decisesem să ne creștem transporturile feroviare pe această relație.

Motivul pentru care am început cu aceste trenuri este faptul că multe companii multinaționale au adoptat o serie de așa-zise SDG (Sustainable Development Goals).

Un alt avantaj al transportului feroviar este controlul atent al temperaturii. În transportul aerian, poți utiliza un sistem cu perne de temperatură, dar nu există nicio garanție că lanțul nu este întrerupt. Atât pe relația cu China, cât și în Europa, folosim vehicule cu temperatură controlată atunci când mărfurile o impun. Iar acesta este un avantaj pentru noi. Am implementat un sistem de monitorizare și comunicare cu containerul și, dacă vedem că temperatura scade la transbordare, putem acționa motorul de la distanță.

S-au observat creșteri și pe pharma?

În domeniul farmaceutic, nu s-a observat o explozie, așa cum s-a întâmplat cu alimentele. În primul rând, fabricanții din domeniu au capacități limitate de producție. Da, produc mai mult și livrează mai mult în China, dar trebuie, de asemenea, să asigure cantitățile necesare fiecărei țări. Pe de altă parte, companiile farmaceutice fac eforturi de a sprijini inițiativele de a ține acest virus sub control, și ca fonduri, și ca specialiști.

Care este situația în Europa?

În prezent, cele mai afectate țări europene sunt Italia, Franța și vine din spate Germania. În cazul în care vor intra în carantină, înseamnă că nimic nu va mai ieși din aceste țări sau, cel

puțin, din regiunile afectate. Din păcate, zona industrială a Italiei este cea de nord, cel mai puternic afectată.

Nu știm cum vor evolua lucrurile, iar actuala epidemie reprezintă un pericol major pentru afaceri.

Avem și transporturi către Franța și Italia și, în acest moment, activitatea noastră nu este afectată. Am identificat o scădere de 20-30% a volumelor provenind în special din Italia. Dar și aici este vorba despre fabricanți care au facilități de producție și în alte țări și redistribuie volumele, pentru a-și asigura fluxurile necesare.

Ați adoptat măsuri interne pentru a face față acestei situații?

Se pot adopta soluții pe termen foarte scurt, dar viața normală trebuie să continue, acasă sau la serviciu. Și trebuie să comunicăm în mod corect, să ne informăm corect angajații în legătură cu pericolele reale și cele inexistente în ceea ce privește relația cu China. Am avut informări ample în cadrul companiei în legătură cu faptul că mărfurile sau corespondența nu pot transmite virusul. Oamenii trebuie lămuriți că nu tot ceea ce este „made in China" e rău. Iar toate măsurile de precauție pe care trebuie să le ia sunt activități normale pe care ar trebui să le facem zi de zi, indiferent că e gripă sau nu.

În ce mod vă afectează Brexitul?

În legătură cu Brexitul, am început deja pregătirile pentru schimbările care vor surveni. Fiind încă în perioada de tranziție de un an până la ieșirea efectivă a Marii Britanii din Uniune, lumea consideră că este, încă, timp, iar volumele nu au scăzut în această perioadă. În momentul în care au început discuțiile, au avut loc multe exporturi, pentru a asigura stocuri în Marea Britanie. Dar acum, când se știe termenul, lucrurile s-au calmat. În prezent, timpii de așteptare la graniță nu au suferit nicio modificare.

Vom implementa o conexiune feroviară Curtici-Istanbul, cu o frecvență de trei trenuri pe săptămână.

Dar migranții?

O problemă o reprezintă creșterea timpilor de așteptare la frontiere. La granițele Grecia-Turcia și Bulgaria-Turcia, se așteaptă zile întregi. Căutăm de ani de zile o soluție alternativă, am găsit-o, iar în a doua parte a acestui an vom implementa o conexiune feroviară Curtici-Istanbul. Linia va avea o frecvență de trei trenuri pe săptămână, care ne vor susține creșterea pe această relație.

În tot acest context nesigur, care sunt planurile H.Essers în România?

După cum știți, ne concentrăm în special pe transportul de nișă, produse farmaceutice, chimice și cu valoare ridicată. În București, am început construcția unui depozit de 10.000 mp pentru produse chimice, care se vor alătura celor 10.000 deja existenți. În total, în București, avem, în prezent, 53.000 mp. La începutul lunii mai, vor intra primele mărfuri în acest depozitul aflat acum în construcție. Pe de altă parte, în domeniul farmaceutic, am semnat un nou proiect în urmă cu două săptămâni și suntem în discuții pentru trei noi licitații, deci avem planuri de extindere și pe această direcție. În ceea ce privește flota, avem 330 de vehicule, în România, și am decis ca, anul acesta, să nu mai extindem numărul acestora.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

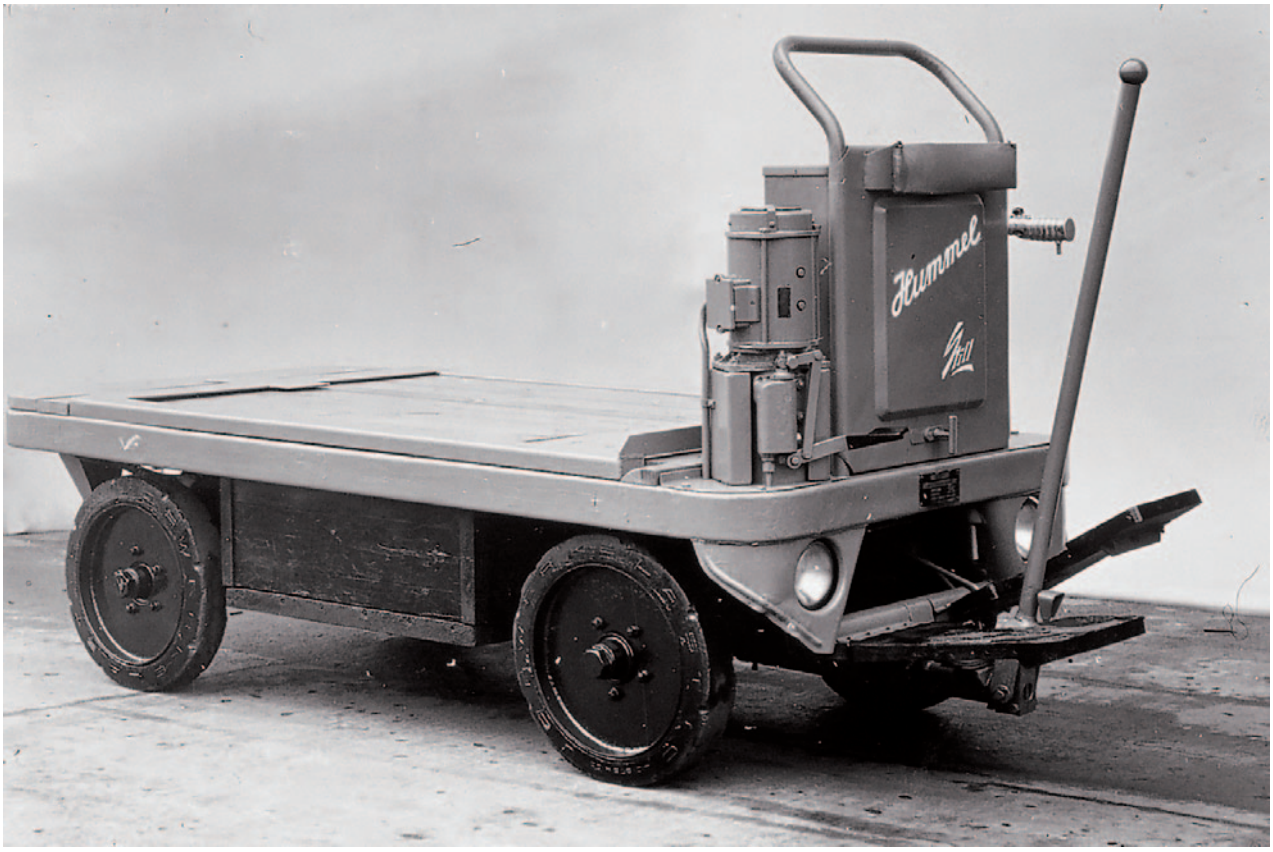
STILL – 100 DE ANI
Istoria... viitorului

Sub sloganul „A History of the Future”, compania de intralogistică STILL își celebrează, anul acesta, cea de-a 100-a aniversare. Flashback: pe 1 februarie 1920, Hans Still deschidea un atelier de reparații pentru motoare electrice, marcând începuturile a 100 de ani de succese, invenții, concentrare pe necesitățile clienților și orientare către excelență în servicii.

Pe parcursul acestor o sută de ani, STILL a arătat, mereu și mereu, o sensibilitate acută la cerințele și provocările clienților săi, a influențat industria, prin puterea sa inovatoare și a deschis calea către domenii de afaceri orientate către viitor.

De la începuturi... la descoperiri importante

La numai câțiva ani după ce a fost înființat atelierul de reparații pentru motoare electrice, STILL și-a prezentat propriile produse, cum ar fi „stația electrică Matador”, în cadrul Târgului de la Leipzig, din 1924. Dezvoltarea și repararea de motoare electrice, generatoare și transformatoare constituie activitatea de bază a companiei timp de muți ani.



Noul RX 60. Acceleratorul.

Profitați la maxim de timp: 258 de tone în 3.600 de secunde.
Utilizare continua fara încarcare a bateriei timp de 32.400 de secunde.
Entuziasm înca din prima secunda. Electrizant! **still.ro/RX60seconds**

first in intralogistics

STILL

După sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, STILL introduce pe piață un vehicul electric inovator, modelul EK 2000, devenind, astfel, producător de camionete industriale. Acest model este urmat de primul stivuitor cu furci fabricat de STILL; lansarea modelului de stivuitor electric EGS 1000 a marcat începutul unei noi ere.

Concepte inovative de propulsie și pionierat în e-mobilitate

STILL și-a clădit, cu repeziciune, o reputație solidă de producător de vehicule industriale inovative și de pionier în domeniul electro-mobilității. Vehiculele electrice deschid noi perspective de utilizare în domenii în care emisiile zero și eficiența energetică reprezintă o prioritate.

Această pasiune pentru motoare electrice eficiente are efecte până și în dezvoltarea unor modele echipate cu motoare cu combustie internă (IC). Încă de la început, conceptul de propulsie pentru motoarele cu combustie internă a fost diesel-electric, de exemplu, prin utilizarea tehnologiei hibride. Motorul cu combustie internă alimentează un generator, care, la rândul său, generează electricitate pentru a alimenta motorul IC. Turația redusă a motorului permite o operare eficientă din punctul de vedere al consumului de combustibil.

Propulsia electrică și mobilitatea electrică sunt conectate inseparabil cu STILL. Introducerea primului stivuitor electric cu furci, în 1949, utilizarea celulelor de combustibil sau tehnologia litiu-ion sunt numai câteva dintre reperele care au confirmat compania STILL ca partener pentru soluții intralogistice de succes, bazate pe electricitate.

O dată cu lansarea noului stivuitor electric RX 60-20/35, în 2019, STILL și-a asumat, o dată mai mult, un rol de pionierat: teste independente certifică faptul că echipamentul are o productivitate care o surclasează pe cea a oricărui alt stivuitor echipat cu motor cu combustie internă din aceeași clasă de capacitate care a fost testat vreodată. Niciodată până acum un stivuitor electric n-a ieșit învingător dintr-un astfel de duel de performanță.

Gândire în perspectivă – în mod automat

Inventivitatea și dorința de a găsi soluții tot mai bune pentru clienții săi reprezintă, deja, de decenii întregi forța propulsoare a STILL. Convinsă de valoarea adăugată enormă pentru clienți, compania investește eforturi masive în dezvoltarea soluțiilor automatizate și a sistemelor de asistență, în noul mileniu.

Conceptul de control OptiSpeed combină, în mod profitabil, ambele tendințe. Acesta asigură cea mai bună viteză de deplasare în orice situație, în funcție de înălțimea de ridicare, direcția de mers și încărcătură. Rezultatul este o creștere a performanțelor de manipulare cu până la 20%.

Prin intermediul modulului său de eficiență, pilotul automat inteligent Blue-Q permite o reducere a costurilor cu energia de până la 20%, fără nicio pierdere în ceea ce privește performanța. Proiectul de automatizare de la Kuraray Trosifol a câștigat trofeul International Forklift Truck of the Year (IFOY) la categoria „Soluții Intralogistice”, în 2015. Pentru prima dată, în cadrul acestui proiect, cu un concept sofisticat de flux al materialelor, vehicule shuttle semi-automatizate comunică direct cu reach truck-uri automate, într-un sistem de depozitare de tip „channel”. La numai un an după, STILL a prezentat primul picker autonom din lume, iGo neo CX 20, și a devenit primul producător de echipamente industriale care a utilizat, ca standard, robotica în intralogistică.

Concentrarea pe client și servicii, cheia succesului

Calitatea, serviciile și concentrarea pe necesitățile clienților au constituit principiile fondatorului companiei, Hans Still, și continuă să fie pilonii principali ai producătorului și în ziua de astăzi. Introducerea unor portaluri digitale, cum ar fi STILLReport, ca instrument web de management al flotelor, sau aplicația web STILL neXXt fleet, reprezintă doar un exemplu al puterii sale inovative în sectorul serviciilor.

În ultimii ani, STILL și-a extins în mod constant gama de servicii de consultanță. În contextul unor sisteme de depozitare complexe, cu vehicule conectate în rețea, procese interconectate și cu necesitatea unor fluxuri din ce în ce mai eficiente, STILL a înțeles că, acum mai mult decât oricând, companiile au nevoie de experți care să-i susțină și care să le ofere sfaturi competente, să analizeze procesele de depozitare în mod profesionist și, apoi, să optimizeze în mod prudent infrastructura depozitelor. Toate acestea solicită încă și mai mult creșterea rapidă a tendințelor către automatizare.

Inovații care modelează industria

De nenumărate ori, STILL a demonstrat o înțelegere subtilă a necesităților clienților și a convertit aceste cunoștințe în noi produse. Introducerea primului catarg cu vizibilitate maximă în anii ’70, de exemplu, a crescut semnificativ atât siguranța operatorului, cât și a împrejurimilor. Un alt reper important este introducerea sistemului de schimbare laterală a bateriei, pe modelele electrice RX 20 și RX 60, ceea ce a îmbunătățit în mod semnificativ eficiența vehiculelor și definește, o dată mai mult, standardele care au devenit, acum, normă la nivelul industriei.

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

VW Transporter, septuagenarul

FIREA A RENUNȚAT LA VINIETA OXIGEN

Primarul general al Capitalei, Gabriela Firea, a renunțat la introducerea vinietei Oxigen, în urma „avalanșei" de mesaje primite din partea bucureștenilor la „referendumul" pe care l-a lansat pe Facebook. Decizia a venit după numai două luni de la intrarea în vigoare a Hotărârii CGMB referitoare la această taxă, fără să fie aplicate, însă, amenzi. În tot acest timp, au fost amplasate camere video pe străzi, în cadrul acestui proiect, iar aproximativ 1.600 de bucureșteni au achiziționat vinieta. Edilul a precizat că toți aceștia își vor primi banii înapoi și a susținut că pot fi generate alte venituri la bugetul Capitalei pentru a

completa suma de 200 de milioane de lei, prevăzută în buget, din vinieta Oxigen.

PARCARE GRATUITĂ LA TERMINALUL MULTIMODAL STRĂULEȘTI

Parcarea de la Terminalul Multimodal Străulești din Capitală este gratuită, începând din 1 martie, pentru deținătorii de abonamente la metrou, dacă își lasă mașinile în intervalul cuprins între orele 6 și 21, respectiv de până la 13 ore zilnic. „În cazul depășirii intervalului, șoferii vor achita integral prețul de parcare corespunzător staționării. Scopul derulării proiectului-pilot este de a identifica modalități concrete de creștere a gradului de utilizare a parcării Park&Ride de la Terminalul Multimodal Străulești, prin introducerea unor noi variante de tarifare. Pentru restul utilizatorilor parcării, tariful va rămâne, în continuare, la 0,5 lei/oră", precizează Metrorex. Terminalul Multimodal Străulești le oferă călătorilor din București, pe lângă accesul la transportul cu metroul și la mijloacele de suprafață (autobuz, troleibuz sau tramvai), parcare de tip Park&Ride și săli de așteptare. Terminalul are acces direct în stația de metrou Străulești și este prevăzut cu scară rulantă, lift și trotuar mobil.

OUG 51/2019, RESPINSĂ ÎN PARLAMENT. TRANSPORTUL JUDEȚEAN, ÎN AER!

Camera Deputaților, for decizional, a respins prin lege, în 10 martie, Ordonanța de Urgență (OUG) 51/2019 prin care programele de transport rutier de persoane interjudețean au fost prelungite cu 4 ani, până la 30 iunie 2023. În privința decontării transportului elevilor, ce fusese eliminată prin OUG 51, situația s-a rezolvat prin adoptarea, de către Guvernul Orban, a OUG 15/2020, care a scos din Legea Educației Naționale termenul „abonament", astfel că operatorii au obligația să asigure transportul elevilor și pe bază de bilet.
Executivul a rezolvat și licențele deținute de operatorii care efectuează servicii regulate de transport de pasageri între București și localitățile din Ilfov: le-a prelungit, până la data de 31 decembrie 2020, prin OUG 89/2019.
Până la promulgarea, de către președintele Klaus Iohannis, a legii de respingere a OUG 51, Guvernul va trebui să le prelungească programele de transport, printr-o nouă OUG. Dacă nu, operatorii se vor trezi că programele le-au expirat încă din 30 iunie 2019!

ACCES RAR LA BAZELE DE DATE ALE POLIȚIEI

Avocatul Poporului recomandă Ministerului Transporturilor să modifice legislația, astfel încât RAR să aibă acces și la bazele de date de interes polițienesc SIS/SINS (Sistemul Informatic Național de Semnalări și participarea României la Sistemul de Informații Schengen), în care sunt înregistrate autovehiculele date în urmărire. În prezent, RAR are acces numai la baza de date FURT AUTO a Poliției Române și la baza de date eASF INTERPOL. Orice vehicul, înainte de înmatriculare, ar trebui verificat fizic de un inginer RAR, care să ateste autenticitatea elementelor de identificare. Astfel, s-ar elimina posibilitatea falsificării cărții de identitate a mașinii și a certificatului de autenticitate, între momentul emiterii lor și prezentarea la serviciile de înmatriculări. În plus, s-ar diminua posibilitatea existenței autovehiculelor donate prin modalitatea înlocuirii numărului de identificare al unui autovehicul furat cu cel al unuia înmatriculat, dar declarat daună totală.

VOLVO BUSES
Fabrica alimentată exclusiv cu energie regenerabilă

Unitatea de producție a autobuzelor și autocarelor din Borås, Suedia, a devenit una dintre primele fabrici care se bazează exclusiv pe energie regenerabilă.

Toată energia pe care o folosește fabrica provine din surse regenerabile, precum hidroenergie și biocombustibili. În plus, în ultimii ani, consumul total de energie din fabrică a fost redus cu 15%.

Recunoaștere prin certificare

Dat fiind faptul că uzina de producție Volvo Buses din Borås se bazează doar pe energie regenerabilă pentru funcționarea sa, a fost certificată de Volvo ca „Renewable Energy Facility" (Instalație de Energie Regenerabilă). Certificarea a fost emisă după mai multe etape concepute pentru a reduce la minimum amprenta climatică a fabricii.

Despre Instalația de Energie Regenerabilă a companiei Volvo Buses din Borås:
- **Este hubul Volvo Buses pentru producția de șasiuri de autobuz și autocar**
- **Are o capacitate de circa 10.000 de șasiuri, aceasta fiind și targetul anual de construcție**
- **Aproximativ 300 de oameni sunt angajați în cadrul unității de producție.**

„Suntem, desigur, foarte mândri că ne-am redus impactul asupra climei, folosind numai surse regenerabile. Utilizăm energie electrică, în producerea căreia nu au fost utilizați carburanți fosili, fiind furnizată de hidrocentrale. De asemenea, încălzirea noastră districtuală este asigurată de biocombustibili, iar stivuitoarele din fabrică rulează cu electricitate sau HVO, un carburant bio", a afirmat Joakim Wretman, director de producție la uzina Volvo Buses din Borås.

Reducere a consumului și a amprentei climatice

În ultimii ani, fabrica a implementat, de asemenea, o serie de măsuri care reduc, împreună, consumul de energie cu 15%. „De exemplu, am înlocuit becurile fluorescente convenționale cu accesorii ce folosesc tehnologia LED, iar iluminatul fabricii este reglat automat, astfel încât este activ doar în timpul producției efective. De asemenea, ne asigurăm că niciun echipament care consumă energie electrică nu rămâne pornit atunci când nu este necesar", adaugă Joakim Wretman. „Am remarcat un entuziasm

imens din partea tuturor angajaților noștri, iar partenerul nostru local a contribuit atât în zona de know-how, cât și în privința soluțiilor practice."

Pentru a reduce amprenta climatică a plantei, este necesară cooperarea. Un alt exemplu este participarea fabricii Borås la Autofreight, un proiect menit să reducă volumul de transport între Parcul Logistic Viared și Portul Göteborg. Este o soluție care, deja din prima zi, a contribuit la reducerea emisiilor de CO_2 cu aproximativ 30 de procente.

Reducerea impactului climatic al producției reprezintă unul dintre aspectele urmărite de Volvo Buses în direcția protecției mediului. „Considerăm produsele noastre într-o perspectivă a ciclului de viață și lucrăm constant în vederea diminuării impactului asupra mediului, în fiecare etapă, de la producție, la operarea zilnică, reutilizare și reciclare. Un exemplu, în acest sens, îl reprezintă proiectele în desfășurare privind reutilizarea într-un alt scop a bateriilor autobuzelor electrice, care, acum, se pot bucura de o a doua viață ca unități de stocare a energiei în locuințe", a explicat Andreas Carlén, director de eficiență energetică și mediu la Volvo Buses.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Sub semnul carantinei

Apariția coronavirus a dat peste cap toate calculele legate de anul 2020. Și mai rău... nu avem încă un scenariu care să ofere o imagine credibilă asupra evoluției viitoare.

Un virus nou, capabil să se transmită, rapid, pentru a acoperi tot globul pare mai degrabă scenariul unui film apocaliptic, iar, în viața reală și, mai ales, în lumea afacerilor, a te pregăti pentru așa ceva pare pierdere de vreme și de resurse. Însă...

Primul afectat a fost transportul de turiști în Comunitate. Un segment în plină dezvoltare, care a prins contur în ultimii ani. Operatorii români au realizat investiții importante – autocare noi și la un nivel de confort ridicat – iar, acum, planurile sunt date peste cap. Grupurile de turiști chinezi sunt primele care au anulat cursele și nu este clar ce se întâmplă cu turiștii din alte țări. Oricum, ținte turistice importante sunt afectate de noul virus. Totuși, anul nu va fi complet ratat dacă, măcar spre finalul primăverii, lucrurile intră în normal. La acea perioadă, și numărul turiștilor ar trebui să fie mult mai mare.

Internațional, cele mai mari pierderi

Pe transportul internațional regulat, pe lângă recent anunțata „blocare" a Italiei, se vehiculează scăderi dramatice. Sunt firme care vorbesc de o reducere a numărului de călători cu 80% față de perioada similară a anului trecut. La interjudețean, procentul nu este cu mult mai mic. În ceea ce privește cursele ocazionale... Și aici sunt raportate scăderi importante, de peste 50%.

Inclusiv închiderea școlilor afectează semnificativ transportul județean.

Discutăm de pierderi atât de mari, încât multe firme sunt în imposibilitatea de a le putea gestiona, pe perioade medii. Chiar și două luni de zile ar putea fi prea mult.

Înghețarea contractelor de leasing și a tuturor creditelor, reducerea activității la maxim și, chiar, găsirea unor formule de reducerea a costurilor salariale sunt aspecte luate în calcul. Ar putea, oare, statul să se implice, la rândul său? De exemplu, o scutire la plata taxelor și impozitelor aferente salariilor șoferilor ar putea ameliora semnificativ situația.

O altă problemă pe care transportatorii trebuie să o gestioneze este legată de șoferii întorși din curse, care intră în perioada de izolare de 14 zile.

Ordonanța 51, abrogată

Transportul județean a mai primit o lovitură puternică și din partea Parlamentului. Camera deputaților a abrogat Ordonanța 51 și, astfel, programele de transport județean sunt „în aer".

De ce s-a întâmplat asta? Nu erau, oare, firmele de transport destul de afectate de criza coronavirus? Viteza cu care s-a trecut la votul în plen și numărul mare de parlamentari care au votat pentru abrogare stârnește multă îngrijorare. Oare statul român (prin reprezentanții săi) a decis renunțarea la transportul privat județean? Este neclar, în acest moment, ce se va întâmpla pe acest segment de transport și când. Putem să ne așteptăm la abordări diferite, de la județ la județ.

Și poate ar trebui să ne mai aplecăm și asupra unui alt aspect, legat de respect și considerație. Care este imaginea operatorilor de transport județean, dacă, într-unul dintre cele mai dificile momente posibile, autoritățile decid să le aplice o lovitură atât de cruntă? Și ce s-a întâmplat în ultimul an, astfel încât abordarea să se schimbe cu 180 de grade – de la prelungire în condițiile solicitate de transportatori, la o resetare totală?

Investițiile continuă, la nivel local

Transportul urban este singurul care continuă (puțin afectat) dezvoltarea. Planurile de investiții sunt foarte ambițioase și nu este vorba doar de înnoirea flotei și trecerea la transportul electric. Își fac simțită prezența, tot mai mult, soluții moderne de IT&C cu impact asupra managementului, dar și a calității serviciului, așa cum este el perceput de către călători. Totodată, ieșirea către localitățile limitrofe pare o direcție tot mai bine conturată. Și merită să mai amintim ceva – transportul urban nu este în exclusivitate operat de către societăți de stat. Astăzi, avem, în România (este adevărat foarte puține), firme private care realizează transport public local, iar acestea au demonstrat că pot oferi calitate și, totodată, colaborarea cu autoritățile locale este una funcțională.

Faptul că, pe acest segment, lucrurile merg mai bine, ne-a determinat ca, din punct de vedere al concursului Romanian Passenger Transport Company of the Year, în revista lunii martie să ne concentrăm pe firmele finaliste pe zona transportului urban, urmând ca, în numărul următor, să prezentăm firmele finaliste pe zona transportului național.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Evenimentul ZIUA CARGO dedicat transportului de călători, ce urma să se desfășoare în luna martie, a fost reprogramat pentru perioada 10-11 iunie 2020.

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

Diferit pentru fiecare. Perfect pentru tine.

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

Mercedes-Benz
The standard for buses.

RATBV

Drumul către emisii zero

De mulți ani, transportul local în Municipiul Brașov a intrat într-un puternic proces de modernizare, iar, acum, s-a ajuns la etapa „electrică”.

RATBV operează, deja, la ora actuală, cu o flotă nouă în proporție de 70% – practic, sunt 111 autobuze diesel Euro 6 (cel mai vechi are 2 ani).

„Acum trei ani, am avut o strategie – am gândit că fondurile pentru vehicule cu emisii zero, autobuze electrice și troleibuze vor întârzia. În plus, în următorii 5-10 ani, coloana vertebrală a transportului va fi asigurată tot de autobuzele diesel și, în paralel, vom derula proiectele «electrice»”, a arătat George Mihai Cornea, director general RATBV.

133 de autovehicule electrice

RATBV va primi, începând cu acest an, 133 de autovehicule electrice, pe șase axe de finanțare (fonduri europene) – autobuze electrice și troleibuze.

Primele 32 de autobuze electrice și 26 de troleibuze vor intra în exploatare în luna aprilie a acestui an. Finanțările sunt accesate de către Primăria Brașov, cu suportul tehnic al RATBV.

„În ceea ce privește troleibuzele, am mers pe o combinație între troleibuz și autobuz electric. Practic, ele se încarcă de pe rețeaua de contact a troleibuzelor (parcurg zona unde este rețea), iar, atunci când parcurg părți de traseu neacoperite de rețea (centrul orașului), se decaptează, prin apăsarea unui buton. Au autonomie de până la 5 km și, apoi, se recaptează în dreptul unor jgheaburi de ghidare automate. Practic, șoferul rămâne în permanență la volan, iar recaptarea durează 17 secunde”, a precizat George Cornea.

Aceste troleibuze vor opera pe trasee care au între 3 și 4,1 km – zone fără rețea electrică. RATBV va fi primul operator, la nivel național, care utilizează această soluție.

Troleibuzele sunt în configurația de 18 m, iar autobuzele electrice vor avea 12 m și oferă o autonomie de 200 km.

„În total, vor fi 80 de autobuze electrice și, totodată, am depus un proiect pe fonduri europene pentru un garaj nou (contractul de finanțare a fost semnat în luna februarie). Va avea o suprafață de 37.000 mp, fiind proiectat pentru 120 de autobuze electrice, la o valoare a investiției de 14,1 milioane de euro”, a completat George Cornea.

Practic, va fi o hală foarte mare, deoarece totul trebuie să fie în interior, pentru menținerea unei temperaturi constante. Pe lângă zona pentru încărcarea autobuzelor, hala va include zone de reparații și vopsitorie.

„Încărcarea autobuzelor se va realiza noaptea și vom avea de asemenea două zone de încărcare rapidă, pentru situații neprevăzute. În plus, vor exista alte 11 stații de încărcare rapidă în diferite puncte din Brașov (la capete de linie). Autobuzele se vor conecta cu ajutorul unui pantograf”, a explicat directorul general RATBV.

Încărcarea la stațiile rapide va fi de 15 minute, timp în care autobuzul va primi autonomie pentru aproximativ 50 km.

Încărcarea lentă, pe timpul nopții, este preferabilă pentru protejarea bateriilor, durata unei încărcări complete fiind între 5 și 7 ore.

La nivelul halei, va exista un nou punct de transformare ce va avea o capacitate de 8 MW.

Pentru realizarea branșamentelor și a punctelor de transformare ale celor 11 stații de încărcare rapidă, estimarea costurilor/investiției este de 20 de milioane de lei.

„Costurile privind consumul de electricitate sunt estimate la o treime din ceea ce am plăti pentru motorină, dacă am utiliza autobuze echivalente

George Mihai Cornea, director general RATBV:

„Prin înnoirea flotei și realizarea trecerii de la Euro 2 și 3 la Euro 6, am redus cu 50% emisiile parcului nostru. În continuare, este nevoie să facem schimbări, iar cele 133 de autobuze noi, cu emisii zero, vor asigura 80% din transportul în interiorul Municipiului Brașov, urmând ca restul flotei să opereze în zona metropolitană.”

diesel. Mentenanța se va realiza în garajul nostru, care va fi proiectat în acest sens, și deja am avut o echipă de electricieni la cursuri de instruire”, a spus George Cornea.

Management precis

Un serviciu de calitate nu este legat doar de cât de nouă este flota de autovehicule, iar RATBV a înțeles bine acest lucru.

De trei ani, compania are la dispoziție un dispecerat integrat, modern, care asigură o vizibilitate în timp real a modului în care se desfășoară transportul. Poziția mașinilor, plecările în cursă, întârzierea sau avansul fiecărui autovehicul pe traseu, comunicarea cu șoferii sunt câteva dintre informațiile disponibile în dispecerat.

Șoferii, la rândul lor, au la dispoziție un computer de bord, unde pot vedea informații legate de traseu și dacă sunt în avans sau întârziere și, totodată, au acces la imagini de la cele nouă camere montate pe mașini (interior și exterior). Camerele înregistrează, imaginile fiind disponibile pentru o perioadă de șapte zile. În plus, mai există 109 camere montate în

stații, imaginile fiind urmărite în dispecerat.

De asemenea, călătorii au la dispoziție o varietate de modalități pentru plată.

„Avem sistemul de ticketing cu carduri, acestea putând fi încărcate la casierii, la cele 40 de automate existente în stații, precum și prin aplicația 24pay, care permite plata în autobuz. Observăm o creștere senzațională la utilizarea aplicației”, a precizat directorul general RATBV.

Și problemele legate de lipsa șoferilor, semnalate cu ani în urmă, par să se fi rezolvat. Compania are 835 de angajați, din care 370 sunt șoferi. Venitul lunar mediu net al unui șofer este de aproximativ 3.500 lei.

„Beneficiem de faptul că tot mai mulți șoferi renunță la salariile, mult mai mari, din vest, preferând un loc de muncă aproape de casă”, a explicat George Cornea.

Transportul public local cere o foarte atentă gestionare a veniturilor și cheltuielilor, iar RATBV are venituri anuale de 125 de milioane de lei, 65% dintre acestea fiind obținute prin vânzarea din bilete și abonamente. Restul este reprezentat de compensație”, a declarat directorul general al companiei.

„După integrarea celor 133 de autovehicule cu emisii zero, dorim să realizăm un parc solar, pentru a produce în mod ecologic energia electrică necesară. Scopul nostru este să reducem poluarea și nu doar să o mutăm din oraș către exterior. De asemenea, țintim și la alte modalități de transport, precum vehiculele dublu articulate electrice și, chiar, un tren metropolitan. Iar, până în 2021, ne dorim să avem 16 km de benzi dedicate.”

Zona metropolitană, o mare provocare

Extinderea zonei de operare a RATBV în afara municipiului a stârnit reacții puternice, însă, în spate, se află un plan gândit cu mulți ani în urmă.

„Avem o autoritate metropolitană de transport înființată în urmă cu mai mulți ani, în conformitate cu prevederile Regulamentului European 1370, care a parcurs toate etapele legale pentru delegarea serviciului de transport public de călători către RATBV. Această autoritate a fost creată sub tutela asocierii a 17 UAT-uri”, a arătat George Cornea.

Transportul metropolitan este integrat în serviciul standard oferit de RATBV, iar călătorii pot plăti cu portofelul electronic și pot utiliza aplicația.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI

Cel mai mare operator de transport persoane

Gestionând o rețea care deservește peste două milioane de persoane, prin 186 de linii, dintre care 41 regionale, Societatea de Transport București (STB), este, de departe, cea mai mare flotă licențiată pentru transportul de călători. STB nu înseamnă, însă, numai un parc impresionant, ci și o soluție complexă care devine în fiecare zi mai aplecată către client.

Informațiile privind activitatea STB sunt transmise, astăzi, publicului, prin intermediul tuturor canalelor de comunicare disponibile (website oficial, comunicate preluate de presă, pagină de Facebook, Twitter), cărora li se adaugă aplicații mobile dezvoltate în ultimul an – InfoSTB și BPay. Bineînțeles, compania continuă dialogul direct sau telefonic cu pasagerii, existând un Oficiu de Relații cu Publicul, care gestionează inclusiv organizarea audiențelor cu conducerea STB.

Aplicații IT destinate pasagerilor

Un pas important pentru îmbunătățirea serviciului de transport, prin informarea călătorilor, îl constituie lansarea aplicației INFO STB. Aplicația, care poate fi utilizată de toți deținătorii de smartphone, cu conexiune la internet, afișează, în timp real, programul mijloacelor de transport în comun și rutele disponibile.

Călătorul poate, astfel, să găsească ușor o rută optimă, între un punct de „Plecare A" și altul de „Sosire B", folosind informațiile de amplasare a vehiculelor pe traseele STB, în timp real. Platforma poate furniza maximum 5 rute alternative, după criteriul cea mai mică durată de parcurgere. De menționat că, pentru calcularea rutelor, se poate lua în considerare o distanță maximă de mers pe jos, care poate fi configurată cu valori de până la 2.000 de metri.

Utilizatorul poate să vadă, pentru fiecare traseu, următoarele informații:

- ora de plecare
- ora de sosire
- timpul total de parcurgere a traseului
- numărul de transbordări
- pictograme cu mijlocul de transport, împreună cu numărul acestuia și diferențierea liniilor pentru care există timpii de sosire reali, calculați pe baza coordonatelor GPS sau din planificare.

În același timp, utilizatorul poate selecta un traseu pentru a vedea detalii pe hartă și se poate abona să primească mesaje generale sau specifice, pentru o linie selectată.

Cu ajutorul INFO STB, impiegații de mișcare din dispecerat actualizează informațiile referitoare la alocarea vehiculelor pe linii, informează publicul călător cu privire la evenimentele de circulație, intervin în dispecerizarea vehiculelor, pentru cazurile de abateri

față de programul de circulație și în circulația vehiculelor, în cazul unor blocări sau devieri ale liniilor de transport.

Această aplicație nu permite realizarea procesului de dispecerizare, deoarece încă nu există echipamente care să asigure procesul (consolă pentru șofer, în vederea realizării monitorizării sarcinilor de lucru, și echipament de comunicare voce-mesaj). Se analizează, în acest moment, realizarea unui sistem de dispecerizare și monitorizare a flotei, cu ajutorul echipamentelor existente, aflându-se, în paralel, în desfășurare, de la 1 martie, un alt proiect pilot, în colaborare cu firma Thoreb, care permite transmiterea mesajelor tip text între dispecer și conducătorii de vehicule.

Pe de altă parte, aplicația BPay, disponibilă atât pentru telefoanele cu Android, cât și pentru cele cu iOS, permite utilizatorilor să achite călătoriile cu mijloacele de transport public direct din aplicație, cu cardul.

Tot pentru a veni în sprijinul călătorilor, funcționează inclusiv un Oficiu de Obiecte Pierdute.

Activitatea de gestionare a petițiilor se derulează în mai multe etape, în termenul legal de 30 de zile, și nu este abordată doar din punct de vedere cantitativ (număr de petiții înregistrate), ci și din punct de vedere calitativ, prin culegerea informațiilor/punctelor de vedere de la mai multe compartimente de specialitate. Sunt formulate răspunsuri complete la toate problematicile ridicate de petenți, fiind centralizate petițiile pe categorii de aspecte semnalate și întocmite rapoarte lunare, trimestriale și anuale.

Astfel, pentru elaborarea unei strategii și identificarea deficiențelor în vederea aplicării unor noi soluții, zilnic se efectuează analiza tuturor mesajelor, fiind realizată o clasificare pe categorii de probleme.

Plata călătoriilor se poate face inclusiv prin SMS, la numărul 7458, disponibil în toate rețelele de telefonie mobilă. Pot fi, astfel, achiziționate un abonament pe o zi, o călătorie pe liniile expres sau una pe o linie regională. Valabilitatea pentru o călătorie regională este de 90 de minute de la confirmare.

Călătorii trebuie să trimită un SMS înainte de a urca în vehiculele STB, iar, în câteva secunde, vor primi un mesaj care va conține un cod de confirmare a tranzacției.

SMS-ul trebuie păstrat pe toată durata zilei, până la expirarea valabilității abonamentului sau, în cazul celorlalte linii, până la efectuarea integrală a călătoriei.

Siguranța plății prin SMS este garantată de platforma de operare, care este prevăzută cu un mecanism antifraudă.

Andrei Creci, director general STB:

„Mobilitatea reprezintă o necesitate de bază a oamenilor și o condiție esențială pentru buna desfășurare a vieții într-o comunitate. De aceea, una dintre cele mai mari provocări ale unui oraș modern este asigurarea unui sistem de mobilitate, în cadrul căruia componenta vitală, într-o mare aglomerare urbană, este transportul public. Am convingerea că, prin înnoirea parcului activ al STB cu 400 de autobuze Otokar, care sunt deja la dispoziția publicului călător, precum și cu cele 130 de autobuze Mercedes-Benz Citaro Hybrid și 100 de troleibuze noi, ce vor sosi pe parcursul acestui an, coroborată cu lansarea noilor aplicații INFO STB și B-Pay, prin care punem la dispoziția călătorului metode smart de planificare și plată a călătoriei, transportul public de suprafață va deveni, cu adevărat, atractiv pentru bucureșteni.“

Bilet unic și carduri duale

În funcție de nevoi, călătorii pot opta pentru un bilet unic STB-Metrorex. Iar, pentru mai multe opțiuni, STB oferă posibilitatea de reîncărcare prin ATM, disponibilă în rețeaua de bancomate BCR, cu comision zero, indiferent de banca emitentă a cardului. În acest mod, pot fi reîncărcate toate tipurile de abonament, care nu fac obiectul unei reduceri, precum și portofelul electronic.

Tuturor acestor variante li se adaugă și cardurile duale BCR-STB și BRD-STB, care pot fi folosite la aparatele de taxare electronică din vehicule, precum și pentru tranzacții uzuale la POS și ATM.

Modernizarea parcului

Având în vedere necesitatea implementării unor măsuri de îmbunătățire a circulației mijloacelor de transport public, STB a demarat, în anul 2019, obiective de investiții, având drept scop delimitarea liniilor de tramvai față de traficul auto general. Iar planul de modernizare al flotei este unul cel puțin ambițios.

Modernizarea parcului – 400 de autobuze Euro 6, 130 de autobuze hibrid, 100 de tramvaie de 36 m și 40 de 18 m, 100 de autobuze electrice, modernizare tramvaie, fabricație tramvaie la STB, autobuze cu CNG.

În acest context, au fost depuse proiecte pentru achiziția de vehicule din fonduri europene. Este vorba despre 100 de troleibuze și 130 de autobuze hibride, cu finanțare din Fondul de mediu (Programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând autovehicule mai puțin poluante în transportul local de persoane). Acestora li se adaugă 100 de tramvaie de 36 m și 100 de autobuze electrice clasa 12 m, prin Programul Operațional Regional 2014-2020. De menționat că aceste achiziții se află în derulare. De asemenea, vor fi achiziționate tramvaie de 18 m lungime, din fonduri proprii.

În paralel, au fost montate instalații de climatizare, în 2019, în cazul a 21 de tramvaie (tip V3A CH-PPC) și a 38 de troleibuze (Astra Irisbus). În prezent, este în curs de realizare modernizarea a 6 tramvaie și a fost reluat programul de fabricație a tramvaielor cu podea parțial coborâtă Bucur LF-CA, într-o variantă modernizată, în baza unui program multianual pe 3 ani (2019-2021). Programul prevede fabricarea a 18 tramvaie la Uzina de Reparații.

Să nu uităm că Societatea de Transport București are o lungă tradiție privind activitățile de cercetare-dezvoltare-inovare (încă din perioada interbelică), tradiție care se continuă și astăzi.

Investițiilor în flotă și aplicațiilor IT li se adaugă o strategie complexă privind resursele umane, care include pași clari privind angajarea, cursuri de pregătire, dar și de reconversie profesională.

STB este, fără îndoială, un furnizor de transport cu istorie, conectat la prezent, care se pregătește, în fiecare zi, pentru viitor.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

TRANSMIXT BISTRIȚA
Un business fortificat

Activitate pe mai multe segmente de piață, control pe fiecare amănunt și atenție sporită pe respectarea legislației – Transmixt Bistrița este, astăzi, una dintre cele mai stabile afaceri de transport, la nivel național.

Compania deține o flotă de 130 de mașini, 45 fiind autobuze dedicate transportului local. De altfel, transportul local reprezintă aproximativ 50% din activitatea firmei, restul fiind reprezentat de transportul de convenție – 30%, transport județean – 15% și transport turistic – 5%.

O privatizare reușită

Istoria Transmixt este legată de istoria României post-revoluționare.

În 1991, IJTL Bistrița s-a transformat în societate comercială – Transmixt Bistrița și, inițial, pachetul de acțiuni s-a transferat către Consiliul Județean. În 1996, societatea a trecut la FPS (Fondul Proprietății de Stat).

În 2002, a fost scoasă la privatizare, cumpărătorul fiind o firmă privată, Tehnorom Impex, deținută de Melente Horoba.

„La acel moment, realizam transport de călători, având o flotă de 17 microbuze și 3 autobuze. Eram unul dintre marii transportatori privați din Bistrița”, a arătat Melente Horoba, director general Transmixt.

Vă amintiți cum arătau, la acel moment, societățile de stat scoase la privatizare? Transmixt avea datorii mari la bugetul statului, aproximativ 28 de miliarde de lei. Avea încasări lunare de 800 de milioane de lei și cheltuieli operaționale de peste un miliard de lei. Practic, numai salariile și carburantul depășeau veniturile.

„În patrimoniul societății, figurau 25 de autobuze, însă doar 11 funcționau. Toate erau autobuze vechi UD și UDM. În schimb, erau 80 de angajați”, și-a amintit Melente Horoba.

Inițial, achiziția Transmixt BN a fost gândită doar pentru a dezvolta firma Tehnorom. Însă...

„După achiziția Transmixt, m-am concentrat pe respectarea contractului de privatizare și, totodată, pe a scoate din impas transportul public. Abia atunci, am realizat responsabilitatea ce decurgea din această achiziție. Legal, nu puteam închide societatea. A fost o schimbare de destin – niciodată nu m-am gândit că voi face transport urban”, a precizat directorul general Transmixt.

Noul sediu Transmixt are la bază un credit bancar de 1,6 milioane de euro, pe zece ani, și include service, spălătorie, stație ITP, birouri, parcare, stație de alimentare. Iar amortizarea acestui sediu nu va fi repartizată transportului public local.

Melente Horoba, director general Transmixt:

„Am văzut ce înseamnă un contract de privatizare și un plan de restructurare pe cinci ani de zile. Am înțeles ce presupune un contract de delegare de gestiune. Am trecut prin verificări ale Curții de Conturi... Toate acestea m-au făcut să devin foarte precaut, atunci când vine vorba despre cunoașterea și respectarea legii în amănunt."

A urmat un dificil proces de restructurare, în care transportul local a fost susținut din celelalte activități.

Iar, în 2011, s-a realizat fuziunea acelor două firme, Transmixt și Tehnorom.

Transparență totală

În 2009, s-a încheiat primul contract de delegare de gestiune, moment în care s-a intrat într-o nouă logică a transportului local. Deși atribuirea contractului s-a făcut în baza mult criticatei Legi 92/2007, lucrurile au luat o turnură importantă, în direcția prestării unui serviciu european. De altfel, Legea 92 se aseamănă foarte mult cu legea transportului public din Germania.

Abia în 2019, prin atribuirea următorului contract de serviciu public cu respectarea Regulamentului European 1370, putem spune că și transportul public din România s-a situat pe „o linie normală, europeană și în acord cu celelalte orașe din țară – contractul s-a încheiat pe șase ani și implica obligații investiționale și respectarea obligației de serviciu public, ceea ce presupune un alt nivel de stres (superior) pentru afacerea de transport", a explicat Melente Horoba.

Transportul local înseamnă o gestiune clară, transparentă, a costurilor, iar obligația de serviciu public presupune respectarea unor condiții care includ capacități, intervale, vechimea parcului...

Astăzi, Transmixt are un parc cu o vechime medie puțin peste cinci ani, 60% din flota utilizată pentru transportul local fiind Euro 6. Amortizarea reprezintă 27% din costul de operare, iar costul per kilometru al Trasmixt este, astăzi, unul competitiv și care denotă o companie bine gestionată.

Tariful unei călătorii este de 1,8 lei și, raportat la costuri și la numărul de călători, un tarif fără compensație ar fi de aproximativ 3 lei.

Sistem integrat de ticketing

Tehnologia joacă, astăzi, un rol esențial în activitatea de transport, iar Transmixt a gândit una dintre cele mai avansate soluții existente la nivel național.

Sistemul integrat a avut la bază trei perspective – beneficiarii (atragerea călătorilor către acest serviciu), operatorul de transport (monitorizare flotă la un nou nivel) și autoritatea contractantă (rapoarte mult mai ușor de verificat).

Astfel, pasagerii beneficiază de un plan flexibil de tarifare, exact așa cum își doresc – abonamente de o zi, de trei zile, de 7, 15, 30 de zile, 6 luni și un an, abonamente nominale și nenominale (posibilitatea folosirii de către mai mulți utilizatori).

Achiziția unei călătorii poate fi realizată de la șofer sau electronic (aplicație pentru telefon și site). Și asta nu este tot.

„Aplicația pentru telefoanele mobile, pe care am dezvoltat-o, va avea posibilitatea de achiziționare a călătoriilor (inclusiv abonamente) precum și planificarea rutelor (va utiliza hărți digitale). Programele mașinilor vor fi disponibile în timp real. Practic, călătorii vor ști cu precizie când ajunge mașina în stație", a explicat Anca Lazăr, manager proiect Transmixt.

Pentru companie, soluția va asigura o imagine precisă și în timp real a numărului de călători (reduce munca personalului), o programare mai judicioasă a mașinilor pe traseu și reacții mai rapide, în cazul unor situații neprevăzute.

„Putem urmări cu ușurință rutele și respectarea programului fiecărei mașini. În cazul în care deviațiile depășesc 5 minute, luăm legătura cu șoferul, pentru a identifica cauzele și pentru a remedia situația", a spus Anca Lazăr.

Pe autobuze vor exista trei echipamente: OBU – on board unit/computer de bord; un monitor pentru informarea șoferului – rută parcursă, stații și timpul în care trebuie să se încadreze, plus posibilitatea transmiterii de mesaje între dispeceri și șoferi; validatorul dual – cititor de carduri (inclusiv bancare) și cod QR.

De asemenea, vor exista și senzori pentru numărarea călătorilor, cu infraroșu și precizie de 98%, garantată de producător.

Casa de marcat se va integra, la rândul ei, în noul sistem.

„Practic, soluția se închide perfect, iar numărul de urcări trebuie să coincidă cu cel al abonamentelor validate și al biletelor cumpărate. Informația ajunge, în timp real, la casier, care va cunoaște cu precizie câți bani trebuie să predea șoferul la finalul zilei. Pentru eventuale neconformități, avem la dispoziție monitorizarea video, prezentă în interiorul autobuzelor", a completat Anca Lazăr.

În cadrul sistemului, există și componenta privind exploatarea autovehiculului (stil de conducere).

Mai mult decât atât, soluția este integrabilă cu alte sisteme și, astfel, se creează baza pentru dezvoltarea conceptului de smart city.

În plus, această soluție asigură o transparență totală în privința costurilor și încasărilor și, astfel, pot fi eliminate neclaritățile în relația cu autoritățile locale.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

VW Transporter, septuagenarul

Pe 8 martie 1950, acum 70 de ani, a fost produs primul VW Transporter, cunoscut și sub numele de Bulli, vehicul ce a reprezentat un adevărat cult. Niciun alt model nu a avut o perioadă atât de îndelungată de producție.

Bulli este considerat, în continuare, un vehicul extrem de versatil și o legendă în rândul autoutilitarelor. Primul Transporer a ieșit de pe liniile de asamblare, la uzina Volkswagen din Wolfsburg, ca Type 2. După Beetle (Type 1), Bulli a fost cel de-al doilea best-seller mondial sub umbrela VW, Transporter ajungând să numere, acum, peste 13 milioane de unități produse, cu 6 generații diferite.

Rețeta originală

Definiția Volkswagen pentru un vehicul comercial compact, cu utilizare maximă a spațiului: motorul boxer în spate, șoferul mult în față și cu mult spațiu între. Acestea sunt caracteristicile T1 – prima generație a autoutilitarei dezvoltată de inginerii Volkswagen.

T1 – 1950-1967

Pe 11 noiembrie 1949, Volkswagen a dezvăluit prototipul Transporter, construit manual, tip furgon. Motorul și cutia de viteze proveneau de la modelul Beetle, dar caroseria și șasiul au fost complet noi. Sarcina utilă maximă – 750 de kilograme – i-a adus denumirea de „minune economică”. T1 a fost oferit ca furgon, utilitară de pasageri, microbuz cu opt locuri și pick-up. Acesta din urmă a permis multiple tipuri de carosare, cei de la Westfalia propunând varianta camper, care a făcut din T1 primul motorhome. În 1956, producția a fost mutată la o nouă fabrică, din Hanovra, pentru a satisface cererea în continuă creștere. Începând cu 1957, a fost produs și în Brazilia.

T2 – 1967-1979

1969. O dată cu festivalul muzical Woodstock, cea de-a doua generație de Transporter a devenit mașina „flower power”, o emblemă pentru generația hippie din Statele Unite.

T2 a venit cu un nou design frontal, nou parbriz și o grilă de admisie sub el. Versiunea camper de la Westfalia (cu acoperiș pop-up) făcându-l un globetrotter adevărat. La uzina de la Hanovra, au fost construite 2,14 milioane de unități, până când modelul a fost înlocuit de T3, în 1979. Producția a continuat mult mai mult, în America de Sud și Africa de Sud. Fabrica VW din Sao Paolo deține recordul pentru cea mai lungă perioadă de producție, ultimele 1.200 de unități ale T2, „56 Anos Kombi – Last Edition”, fiind construite la sfârșitul lui 2013, la Volkswagen do Brazil.

T3 – 1979-1992

VW a făcut, o dată cu T3, pași mari în domeniul siguranței pasive. Mașina a devenit mai lată, având, însă, aceeași lungime și înălțime, fapt ce a rezultat în mai mult spațiu pentru pasageri și marfă, motorul amplasat longitudinal contribuind din plin la această expansiune. Din 1981, au fost oferite și motoare longitudinale diesel și, din 1985, chiar și supra-alimentare. Pe lângă aceste îmbunătățiri, beneficiind

Familia Transporter/Bulli

T1

T2 Woodsock Style

T3

T4

T5

T2 Woodstock Style

și de un șasiu nou, mașina s-a schimbat mult în bine, comportamentul pe șosea devenind aproape la fel de bun ca al unui turism. A apărut și transmisia integrală (Syncro), fapt ce a crescut și mai mult utilitatea T3-ului, care, în 1988, a lansat modelul California, un motorhome în toată puterea cuvântului. Producția modelului a încetat în 1992, în Germania, dar a continuat, în Africa de Sud, până în 2005, cuantificând 1,4 milioane de unități produse.

T4 – 1990-2003

1990 a fost anul marii revoluții. Puntea motoare nu a mai fost cea spate, așa cum era încă de la T1, ci față. Aceste transformări au adus alt design, altă suspensie, alt propulsor, dar și alt spațiu, mai mare, chiar dacă își făcea loc și transmisia intergrală, toate contribuind la o manevrabilitate crescută. Designul părții din față a fost modificat semnificativ, pentru a putea încăpea sub capotă motoare transversale de 4 sau 5 cilindri, fapt ce a sporit și siguranța, în cazul unui impact frontal. 1996 a adus o primul motor TDI pe un Transporter dar, pe versiunile de persoane, au existat și motorizări pe benzină, VR6. La momentul tragerii cortinei peste T4, au fost înregistrate peste 1,9 milioane de vehicule fabricate.

T5 – 2003-2015

Liniile de design mai ample și mai distincte i-au dat lui T5 un aspect mult mai puternic, dar fără să își piardă abilitățile sale de vehicul utilitar, interiorul său suferind multe modificări, pentru a putea oferi o mai bună ergonomie. Era momentul în istorie când producătorii au început să se intereseze și de confortul șoferului. Au fost upgradate motoarele TDI, acum erau „pompe-duze”, pe benzină se oferea propulsor V6, iar transmisia integrală a fost revizuită, înlocuind bătrânul Syncro cu noul 4MOTION. Până în 2015, uzina de la Hanovra a produs 1,65 milioane de T5.

Din 2015, legenda a fost continuată de T6, iar, din toamna lui 2019, de facelift-ul T6.1.

Alexandru STOIAN
foto: CC0, VW Comerciale
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Spune-ți părerea!

Despre femei la volan

România este una dintre țările codașe la capitolul „doamne șoferi profesioniști”. Cum am putea îmbunătăți această situație?

1. Accent pus pe calitatea dialogului în industria transporturilor, pentru a diminua violența verbală.
2. Un program predictibil, care să le permită să stea mai mult acasă.
3. Mai multe doamne în dispecerat și management ar atrage mai multe conducătoare auto pe camion.
4. Creșterea securității pe șosele și în parcări (mai multe parcări păzite).

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

Investiții drastic reduse, în 2020

Cea mai mare parte (63%) dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii februarie „Aveți în vedere investiții, în 2020?” arată că a decis oprirea investițiilor, pentru că piața nu oferă suficientă predictibilitate. Un procent de 12% afirmă că vor stabili cu mai multă precauție sumele pe care le vor investi și 25% arată că au în vedere investiții importante, care vor asigura o poziție puternică, pe piață.

ZIUA CARGO
Romanian Transport Company of the Year
Romanian Passenger Transport Company of the Year
Echipamentul Anului în România

editor general
Meda Iordan
meda.iordan@ziuacargo.ro

redactor-șef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro

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

secretar general de redacție
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

foto-video: Jean-Mihai Pâlșu

director publicitate
Violeta Burlacu
violeta.burlacu@ziuacargo.ro
Tel.: 0726.910.277

DTP și pre-press
Top O’Rush Graphic Design

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacției:
Bd. Timișoara, nr. 92, sector 6, București.

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

ISSN 2069 - 069X

RESPONSABILITATE
COMPETENŢĂ
LOIALITATE

ATESTAT 99 IFPTR

Mereu în Vârf de Formă

Centrul de Perfecţionare a Personalului din Domeniul Transporturilor Rutiere – IFPTR

AUDITARE
CONDUCĂTORI AUTO

EVALUARE
INSTRUIRE PRACTICĂ

TIMPI
DE CONDUCERE

ARIMARE
ÎNCĂRCĂTURI

TRAINING
CONDUCERE PRUDENTĂ

COMUNICARE
PROFESIONALĂ

www.ifptr.ro
0725-600.407 office@ifptr.ro

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.