

# ZIUA CARGO

revistă GRATUITĂ

februarie 2010

numărul 2 (13)



## FM LOGISTIC business to customer



[www.dieselpoint.ro](http://www.dieselpoint.ro)

# dieselpoint

Leader pe piața stațiilor de încălzire

021.318.26.22/23/24  
0372.720.388

AHEAD IN INTERNATIONAL LOGISTICS

[www.essers.ro](http://www.essers.ro) [email: info.ro@essers.com](mailto:info.ro@essers.com)

Offered services: International / national transport • intermodal • logistics • warehousing • customs • national distribution

<b>BUCHAREST</b> Prologis Park Bucharest A1 Str. DC147.087150 Joita, jud. Giurgiu Telephone: +40 (0)21-389 70 39 FAX: +40 (0)21-389 70 33	<b>SIBIU</b> Park Industrial Sura Mica Str. Garii nr. 5-7 Telephone: +40 (0)269-577 380 FAX: +40 (0)269-577 219	<b>ORADEA</b> Soseaua Borsului Nr. 40 410605 Oradea, jud. Bihor Telephone: +40 (0)259-470 026 FAX: +40 (0)259-476 808
---	---	---

ORADEA ↔ BUCHAREST ↔ SIBIU ↔ ROMAN ↔ TIMISOARA

021.318.26.22/23/24  
0372.720.388

**Oscar Downstream**

*the sense of value.*

cel mai mare importator de motorină din România

www.oscars.ro



# UN IMPULS

## DE LA VOLVO



# 5,75%

Știm că 2010 va fi un an cu multe provocări, de aceea ne-am pregătit să-ți dăm o veste bună la început de an: cam(p)ionul de cursă-lungă Volvo FH 4x2, într-o configurație tehnică adaptată activității tale de transport, împreună cu semiremorca, sunt acum disponibile într-o ofertă imbatabilă: dobândă 5,75%, finanțare până la 5 ani, avans de la 10%.

\* Oferta este supusă aprobării dosarului de finanțare.

## O DOBÂNDĂ CARE TE PUNE ÎN MIȘCARE

Alege soluția potrivită. Contactează reprezentanții Volvo Trucks.

Volvo Romania - Bd. Iuliu Maniu 646-648, sector 6, 061129 București, tel.: 021-202.96.30;  
e-mail: volvoromania@volvo.com. Birouri regionale: Brașov - tel. 021-529 97 30  
• Cluj (Gilău) - tel.: 0264-502.200 • Timisoara: tel.: 0256-227.070 • Bacău - 0234-551.162

## VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.ro



Director General  
Mihai Pâșu



Editor General  
Meda Borcescu  
meda.borcescu@ziuacargo.ro

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

Redactor Șef  
Radu Borcescu  
radu.borcescu@ziuacargo.ro  
Membru  
în Juriul Internațional

European Transport  
Company of the Year

Correspondent internațional  
Raluca Mihăilescu  
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Redactor  
Alexandru Stoian  
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Secretar General  
de Redacție  
Cristina Tobescu  
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

DTP și PRE-PRESS  
Iuliana Constantinescu

Director Artistic  
Mihaela Șchiopu

Tipar executat  
la ROMPRINT

Revistă editată de  
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacției:  
Bdul Timișoara nr. 92,  
Sector 6, București  
Tel.: 021.317.69.75  
Fax: 021.317.69.78  
Internet:  
www.ziuacargo.ro

# O punte peste două prăpăstii

**D**acă ar fi să alcătuim o listă a nemulțumirilor la adresa statului român și a autorităților care îl conduc, s-ar

umple multe pagini, mai ales că „starea normală” pe care o căutăm și cu care ne comparăm o vedem la multe țări aflate puțin mai la Vest de noi, pe același continent și în aceeași uniune din care facem și noi parte. Este ceva legat de infrastructură, de numărul mare de taxe și impozite, de legislația încurcată, de controale care, prea adesea, au un puternic iz de abuz, de măsurile de stimulare a economiei (mai degrabă măsuri de nestimulare)... mai bine mă opresc aici.

Un lucru este cert, avem toate motivele să fim vehemenți, să protestăm, să pretindem mai mult.

Bineînțeles, prezentăm în paginile revistei noastre povești de succes, firme care funcționează după cele mai moderne și corecte proceduri. Acestea sunt exemplele care demonstrează că, în ciuda dificultăților, se poate face performanță în România... și continuăm, plini de speranță, să vorbim despre cum ar trebui să se desfășoare un transport civilizat.

Însă, contextul actual al pieței face ca prea puținele exemple să pară niște cercetași trimiși într-o regiune necunoscută, fără apă și fără provizii, iar toți ceilalți, cei mulți, nu pot decât să se întrebe dacă, sau cât, vor supraviețui „exemplele”. Prăpastia devine tot mai evidentă.

Pe de o parte, există o mare diferență între legislația noastră și cea a țărilor pe care ne-am obișnuit să le privim ca modele. Lucru ciudat la prima vedere, în condițiile în care aproape toate legile apărute în România, în ultimii ani, au fost motivate prin aderarea la UE.

Pe de altă parte, o și mai gravă diferență se constată atunci când vine vorba despre punerea în apli-



care a legislației. Mediul de afaceri, dar și autorități se întrec în România în a găsi modalități de ocire, ignorare sau, pur și simplu, încălcarea legislației, catalogată drept incoerentă, încurcată și chiar imposibil de respectat.

Sunt două prăpăstii largi care ne despart de civilizația dorită. Căutăm o punte, iar aceasta se poate realiza cu ajutorul exemplurilor, a cunoașterii bunelor practici, dar și printr-un dialog real cu autoritățile, care să aibă finalitate atât în ceea ce privește modificările legislative, cât și acțiunile de punere în aplicare a acestora.

Este ca un dans în care mediul de afaceri și autoritățile trebuie să se coordoneze, pentru că, dacă începem să ne călcăm unii pe alții (iar picioarele transportatorilor sunt deja pline de vânătași), toată lumea va avea de pierdut.

Dialogul a apărut și acest lucru ne dă speranțe. Va exista puterea și voința de a merge până la capăt sau totul se va frânge pe drum, la fel ca în multe alte ocazii?

Este un pariu pe care preferăm să îl judecăm cu inima și nu cu mintea, pentru a-i da mai multe șanse de reușită, însă doar timpul va confirma cât de multe va aduce, de această dată, vorba dulce.

Radu BORCESCU  
radu.borcescu@ziuacargo.ro

ZIUA

EDITORIAL

**ȘTIRI** 6-7**INTERVIU**

Cu rovinietă pe trei luni, fără AST-uri 8

**EVENIMENT**Augustin Hagiu - președinte FORT  
încă 4 ani 10-12**ÎNTREBAREA LUNII**

Spune-ți părerea! Despre tarife 13

**CONCURS**European Transport Company  
of The Year 2010  
Români pe podiumul european 14-15**FOCUS**

„2010 este anul deciziilor radicale” 16-17

**FONDURI EUROPENE**

Ultimul tren pentru școală pe banii UE 18-19

**TRANSPORTATOR**SEB & ANDRE TRANS  
O afacere de familie 20-23**PREZENTARE**

- Noi standarde Opel Movano 24-25

- Amarok

Volkswagen atacă segmentul pick-up 26-27

**LOGISTICĂ**- Gebrüder Weiss începe afacerile  
în Macedonia 28

- Wim Bosman: Business pe termen lung 30-31

**STUDIU DE CAZ**FM Logistic și Yves Rocher  
B to C 32-33**LOGISTICĂ**Sudul Bucureștiului, noul punct  
de interes în depozitare 34-35**CONCURS**Măsoară-ți cunoștințele de logistică!  
(Etapa 3) 36-37**CONSULTANȚĂ**Cererea - Nivelul de serviciu  
Proiectarea unui Supply Chain 38-39**STUDIU DE CAZ**Best Practices  
IKEA 40-42

# Bauma 2010 promite SPECTACOL



ZARZ

## ȘTIRI

44

### AVANPREMIERĂ

Bauma 2010 promite spectacol

46-47

### INEDIT

Podul de apă Magdeburg

48-50



ZARZ

producție  
LOW-COST

## ȘTIRI

52

### REGLEMENTĂRI

Transportatori, vi se mai pregătește ceva!

54-55

### UTIL

Bilete la autocar via internet

56-57

### FOCUS

Filme cu licență pentru autocare

58-59



### PREZENTARE

Scania Touring

Producție low-cost

60-63

### RESPONSABILITATE SOCIALĂ

Fii generos! Nu te costă mai nimic!

64-65

### HOROSCOPI DE CĂLĂTORIE

15 februarie - 15 martie 2010

66

## CODUL RUTIER PE IPHONE

Compania Mobile Touch a lansat aplicația Codul Rutier, e-book dedicat tuturor celor care doresc să aibă la dispoziție pe iPhone și iPod Touch legislația rutieră actualizată, cu toate modificările apărute ulterior revizuirii din 2007. Posesorii de iPhone și iPod Touch pot citi Codul rutier și Regulamentul de aplicare asemenea unor cărți, pagină cu pagină, dar pot și naviga la un anumit capitol, vizualiza progresul lecturii, selecta o anumită pagină pe care doresc să o consulte. Aplicația oferă și posibilitatea căutării contextuale pentru cele două documente ce stau la baza Codului Rutier, precum și introducerea de semne de carte acolo unde se consideră necesar. Penalizările aferente încălcării regulilor de circulație sunt

extrase separat, sub formă tabelară, însoțite de numărul de puncte, minimul și maximum amenzii și numărul de zile pentru care se suspendă permisul de conducere.

## FINANȚARE PHARE 2006 PENTRU IT

La sfârșitul anului 2009, au fost finalizate contractele aferente proiectului „îmbunătățirea capacității administrative a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul comunicațiilor de date IT pentru infrastructura și managementul documentelor”: componenta 1: Infrastructura Rețelei de Calculatoare și componenta 2: Sistemul de Management al Documentelor, proiect finanțat prin Programul PHARE Național 2006. Contractul de furnizare aferent componentei 1 a fost semnat cu firma S.C. Pragma Computers SRL, la sfârșitul

anului 2008, iar valoarea acestuia a fost de 353.424,9 euro, fără TVA, reprezentând 75% fonduri nerambursabile PHARE și 25% cofinanțare națională. Contractul de servicii aferent componentei 2 a fost semnat cu firma CG&GC Intelligent Technology SA, la sfârșitul anului 2008, iar valoarea acestuia a fost de 637.454,30 euro fără TVA, reprezentând 75% fonduri nerambursabile PHARE și 25% cofinanțare națională. Autoritatea de Implementare/Beneficiarul pentru acest proiect este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

## CAMIOANE VOLVO PENTRU DHL

Volvo Trucks a fost ales ca furnizor preferat de către compania globală de transport și logistică Deutsche Post DHL. Cele două companii au încheiat un contract cadru, care include livrarea a 1.800 de autocamioane în următorii doi ani. Volvo Trucks va fi furnizorul preferat de camioane grele pentru Deutsche Post DHL pentru flotele sale din Suedia, Finlanda și Marea Britanie. Acestea vor realiza operațiuni în cadrul serviciilor Express, Freight și Supply Chain. În cazul în care se dorește, înțelegerea poate fi extinsă și în alte țări europene, în principal Belgia, Olanda, Luxemburg și Germania. Ca unul dintre cei mai mari furnizori de servicii de logistică din lume, Deutsche Post DHL își asumă foarte serios responsabilitățile cu privire la mediu. În 2008, compania a inițiat programul GoGreen de protecție a climei, care își propune să reducă emisiile de CO<sub>2</sub> pentru fiecare scrisoare sau pachet trimis, fiecare tonă de marfă transportată și pentru fiecare metru pătrat de depozit cu 30% până în 2020.

## 30 DE ANI DE CANTER

În urmă cu 30 de ani, primul Fuso Canter a deschis linia de producție în Tramagal. Situată la 150 de kilometri de Nord-Estul Lisabonei, uzina din Tramagal a fost inaugurată în 1964 în urma unei colaborări franco-portugheze, care viza producția de autovehicule pentru armata portugheză. În 1990, firma importatoare portugheză, Mitsubishi Motors Portugal (MMB), a achiziționat uzina, iar în 1996 Mitsubishi Motors Corporation a decis să concentreze producția de camioane Canter din Europa în Tramagal. Începând cu 2003, Fuso Canter a fost inclus în portofoliul de produse al Daimler Trucks. În 2004, centrele de producție din Tramagal au fost redenumite Mitsubishi Fuso



Truck Europa, S.A. De aici, Fuso Canter este livrat zilnic în peste 30 de țări din Europa. Începând din primăvara lui 2010, Fuso Canter va fi dotat cu motoare care respecta normele riguroase Enhanced Environmentally-friendly Vehicle (EEV) cu privire la emisii. În România, clienții Fuso Canter vor putea opta pentru modelul aliniat la norma voluntara EEV, începând cu luna aprilie 2010.



Pentru a reduce aceste emisii, Deutsche Post DHL va înlocui treptat flota sa aero și rutieră, se va implica în proiecte de vehicule cu propulsie alternativă și își va pregăti

## AJUTĂ ȘI TU!

Asociația „Institutul Român Pentru Ajutorarea Copiilor Aflați în Dificultate“, ce poartă numele de „PITICOT“, este o Asociație Non-Profit, care își propune să acorde ajutor copiilor bolnavi, cu dizabilități, săraci, precum și oricărui copil aflat în dificultate, prin toate mijloacele materiale, financiare, morale și spirituale. Astfel, Asociația solicită ajutorul firmelor care pot dona, conform Codului

Fiscal, maxim 2% din impozitul pe profit datorat. Cei interesați pot solicita contractul de sponsorizare la adresa de e-mail: [juridic@piticot.org](mailto:juridic@piticot.org). Donațiile se pot face în lei în contul Asociației PITICOT, Cont Bancar nr. RO82BTRL00501205i98626X X - Cont în Lei sau RO57BTRL00504205i98626X X - Cont în Euro, deschise la Banca Transilvania, Oradea.

șoferii să conducă eficient din punct de vedere al consumului de combustibil.

## S.KO COOL CU LED-URI

Schmitz Cargobull înlocuiește lămpile tubulare utilizate până acum pentru iluminarea interioară a dubelor frigorifice S.KO Cool cu lămpi mai eficiente din punct de vedere energetic, care au la bază tehnologia LED. Printre avantajele acestei tehnologii, se numără o mai bună iluminare și un consum de electricitate mai redus decât lămpile incandescente convenționale, are o durată de viață mai mare și costuri de întreținere mai reduse. Mai mult, lămpile LED produc mai puțină căldură, pe care utilizatorul ar trebui să o compenseze prin rulajul suplimentar al unității frigorifice. În total, sunt trei lumini de fiecare parte a caroseriei S.KO, fiecare dintre ele având câte patru LED-uri de culoare albă. Lămpile sunt protejate împotriva apei și a prafului și asigură o luminare uniformă a spațiului.



**Ghid de conversație între casele de expediție și companiile de transport**

Am marfă de transportat!

Am camion liber!

- ✓ o aplicație care vorbește pe limba transportatorilor
- ✓ cel mai mare număr de membri din Sud-Estul Europei
- ✓ cea mai frecventată aplicație de profil din Sud-Estul Europei
- ✓ peste 5000 de mărfuri transportate zilnic între Vestul și Estul Europei
- ✓ cele mai multe camioane libere din zona Sud-Est europeană

*Facuta de transportatori, pentru transportatori*

**BursaTransport.com**

# Cu rovinietă pe trei luni, fără AST-uri

**Aflați pe punctul de a ieși în stradă din cauza nemulțumirilor, transportatorii au obținut unul dintre cele mai importante semnale pozitive din ultimul timp, din partea autorităților de resort. Federația Operatorilor Români de Transport și Ministerul Transporturilor au încheiat, în urma unei întâlniri directe între cărauși și ministrul Radu Berceanu, un protocol care a început să-și arate rezultatele. Ce s-a întâmplat după încheierea convenției, am încercat să aflăm de la Eusebiu Pistru, secretar de stat în Ministerul Transporturilor.**

**Ziua Cargo: Ce s-a întâmplat după semnarea protocolului cu FORT?**

**Eusebiu P istru:** Am introdus deja posibilitatea de achiziționare a rovinietei pe o perioadă de 3 luni, prin Ordonanța 8, care a modificat Ordonanța 15. De asemenea, prin Ordonanța 7, s-au eliminat AST-urile (autorizații speciale de transport) pentru mărfuri divizibile și s-a aprobat accesul pe rețeaua TEN secundară, așa cum este definită în Tratatul de aderare al României la UE, pentru toți transportatorii rutieri. Pe celelalte drumuri de interes public, se va permite accesul conform sarcinilor portante constructive ale acestora. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii consideră nejustificate și nefundamentate inițiativele autorităților locale care au introdus taxe de tranzit pentru vehiculele de mare tonaj, drept pentru care va răspunde în acest sens la solicitarea FORT.

**Ce se va întâmpla în perioada următoare?**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va lansa un proiect amplu de modificare a Legii Transporturilor Rutiere, la care vor participa reprezentanții partenerilor de dialog social, luând în considerare revendicările FORT privind introducerea controlului unic, prelungirea valabilității copiilor conforme la 5 ani, prelungirea valabilității licențelor de traseu de transport persoane la 5 ani, înaprirea condițiilor de acces la licența de transport și înființarea Curții de Arbitraj Comercial în Transporturi.

Preconizăm ca, în prima jumătate a anului, să finalizăm proiectul de Lege a Transporturilor, care va include și prerogative de control pentru a se putea des-

fășura „controlul unic” și va avea ca atribut și verificarea în trafic a stării tehnice, a sarcinii maxime total autorizate și a sarcinii pe axe - din punct de vedere constructiv cât și din punct de vedere al încadrării în valorile maxime admisibile de infrastructură (am făcut un prim pas prin articolul privind controlul din Ordonanța 7).

**Aveți în vedere unificarea bazelor de date ARR, RAR și CNADNR?**

Sigur că eficiența controlului este mult îmbunătățită prin implementarea de sisteme informaționale care implică un acces în bazele de date ale ARR, RAR, CNADNR.

**Se întorc traseele județene de transport persoane la Ministerul Transporturilor?**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va purta corespondența necesară cu Ministerul Administrației și Internelor în vederea propunerii de modificare a Legii 92 privind transport public local, prezentând și susținând punctul de vedere al operatorilor de transport rutier: revenirea transportului pu-

## Plus...

- Acces pe rețeaua TEN secundară pentru toți transportatorii rutieri
- Proiect de modificare a Legii Transporturilor: prelungirea valabilității copiilor conforme la 5 ani, a licențelor de traseu de transport persoane la 5 ani, înaprirea condițiilor de acces la licența de transport și înființarea Curții de Arbitraj Comercial în Transporturi.
- Control unic



blic județean în administrarea MTI - ARR, susținută de Regulamentul European privind serviciul public de transport rutier și feroviar nr. 1370/2007.

**Ce obiective principale v-ați propus?**

Întărirea capacității administrative a RAR și ARR, debirocratizarea la maxim a acestor structuri în vederea satisfacerii utilizatorului, fie că acesta este firmă sau persoană fizică, precum și implementarea de sisteme informatice în vederea creșterii eficienței controlului și a lucrului cu publicul. De asemenea, avem în vedere sprijinirea industriei de transport în direcția creșterii rolului acesteia în plan european și mondial, prin întărirea relațiilor de colaborare cu statele Uniunii Europene și din afara ei (am promovat un sistem de autorizații multiple pentru zona Mării Negre - anul acesta, se vor elibera primele 200 de astfel de autorizații pentru transportatorii români, am încheiat memorandumuri de acord rutier cu Siria și Iordania și se derulează deja primele curse de pasageri cu aceste țări; ne-am exprimat în vederea încheierii acordului rutier cu China). Deschiderea către Est este una din oportunitățile pe care le oferim transportatorilor. Poate cel mai important dintre obiectivele pe care ni le-am propus ține de modificarea cadrului legislativ (cerut și de regulamentele europene) astfel încât să putem avea o legislație stabilă armonizată cadrului european, în urma unei ample dezbateri publice.

**Mulțumim pentru timpul acordat.**

**Meda BORCESCU**

meda.borcescu@ziuacargo.ro



**Martie, luna porților deschise.  
Programează-ți agenda  
de acum!**



### 11 - 12 Martie

- **Bacău**  
Romil Service 0234.584.931
- **Brașov**  
Italcars 0268.545.678
- **București**  
Protruck 0750.210.300
- **Craiova**  
Briari's Ind 0251.592.950
- **Timișoara**  
Cefin 0256.309.150

### 18 - 19 Martie

- **Alba-Iulia**  
Italcars 0358.501.030
- **Constanța**  
Cefin 0241.629.800
- **Iași**  
Romil Service 0232.234.051
- **Oradea**  
Protruck 0259.316.752
- **Râmnicu Vâlcea**  
Briari's Ind 0372.730.307

### 25 - 26 Martie

- **Brașov**  
Italtruck Center 0268.473.393
- **Cluj**  
Briari's Ind 0264.415.144
- **Constanța**  
Romil Service 0241.514.006
- **Galați**  
Cefin 0236.492.091



**ECODAILY**

**PUTERNIC PRIN NATURA SA.**

**IVECO**

www.iveco.ro



## președinte FORT încă 4 ani

# AUGUSTIN HAGIU

**Augustin Hagiu a fost reales președinte al Federației Operatorilor Români de Transport, cu ocazia Adunării Generale FORT, desfășurată în perioada 28-29 ianuarie la Cheile Grădiștei (jud. Brașov). La Adunarea Generală din acest an, au participat peste 100 de delegați din partea societăților de transport mărfuri și persoane.**



**A**lături de membrii FORT, au fost prezenți Eusebiu Pistru, secretar de stat în cadrul Ministerului Transporturilor, Iancu Crăciunoiu, director general ARR, și Sorin Sirbu, director general al Direcției de Transport Rutier, motiv pentru că arăușii să expună, o dată în plus, așteptările pe care le au din punct de vedere legislativ.

Au fost dezbătute principalele modificări legislative ce vor avea loc în 2010 și au fost stabilite măsurile operațional-sectoriale pe care Ministerul Transporturilor, împreună cu FORT și celelalte partenerate partenere, le vor aplica începând din acest an. Totodată, a fost prezentat Protocolul semnat pe data de 21 ianuarie cu Ministerul Transporturilor.

### Ce au criticat căraușii de persoane...

Lipsa unui cadru legislativ coerent, cu prevederi simple și clare reprezintă în continuare prima problemă pe care o ridică trans-

portatorii. „Am vrea o Lege simplă a transporturilor. Dar Ministerul Transporturilor nu are o strategie de dezvoltare pe termen lung, mediu sau scurt“, a afirmat Iaszo Orban, președinte al Asociației Transportatorilor Rutieri din Transilvania. El a subliniat că transeul traseelor județene de transport persoane către consiliile județene, prin Legea 92, ridică probleme mari operatorilor din branșă, din cauză că autoritățile locale nu respectă nici un fel de reguli.

„Am încercat să identific trei mari probleme ale transportatorilor de persoane: plățile aferente conturilor pentru transportul persoanelor defavorizate, Legea 92 și prelungirea licențelor de la 3 la 5 ani pentru transportul de per-

Augustin Hagiu: „Cel mai important deziderat al transportatorilor din România trebuie să rămână unitatea în principii, idei și acțiuni și acesta este drumul pe care trebuie să-l urmăm.“

soane. Am propus ca toată suma alocată Transporturilor pentru subvenții în 2010 să fie utilizată în primul trimestru pentru acoperirea datoriilor din 2009“, a afirmat, de asemenea, Doru Marian Crăc, director general Expres Transport Târgu Jiu.

Sabin Ogoreanu, director executiv Dacos, apreciază, în același context, că trebuie să existe un termen limită în care statul să își achite datoriile pe care le are către transportatori. „Toți trebuie să avem termen limită. Este momentul să avem un argument serios, pentru că banii aceia au existat, au fost bugetați pentru 2009. Ni se tot aruncă în față faptul că sunt printre noi transportatori care nu respectă legea. Dar în ce măsură o respectă statul?! Nu este admisibilă reducerea programului de transport persoane sub 5 ani, după ce am fost împinși către investiții masive pentru a putea câștiga licitațiile privind licențele de traseu. E penibil să fim obligați să clasificăm autocare de 4 stele pentru transport public de persoane ( nu vorbesc de turism). Unde, în Europa, se întâmplă o așa ineptie?!“.

**ifptr**

CENTRU DE PREGĂTIRE ȘI PERFECȚIONARE A PERSONALULUI  
DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

**ȘCOALA**  
PROFESIONIȘTILOR  
**DE ELITĂ**

[www.ifptr.ro](http://www.ifptr.ro)

### FORMARE și ATESTARE:

- șoferi profesioniști
- coordonatori transport
- instructori auto
- șoferi ADR
- consilieri ADR
- șoferi TAXI

Miercurea Ciuc, str. Kossuth Lajos nr. 22-24  
tel./fax: 0266-310.333, 0266-310.662  
e-mail: office@ifptr.ro

București, str. Ilioara nr. 16, sectorul 3  
tel./fax: 021-348.45.09, 021-348.45.11  
e-mail: bucuresti@ifptr.ro



Și Nicolae Cimbrola, reprezentant al transportatorilor de persoane din Brăila, este la fel de vehement: „După ce am îmbogățit băncile și societățile de leasing prin achiziția de parcuri întregi de microbuze și autocare noi, pentru că politica macroeconomică a statului ne-a impus asta, merităm să avem acele licențe de traseu pentru transport persoane prin trafic regulat, cu o valabilitate extinsă nu până la 5 ani, ci până la 8 ani. Trebuie, în această perioadă de criză, să ni se recunoască dreptul de a ne recupera investițiile“.

### ... și cei de marfă

Și transportatorii de marfă au probleme cu banii de recuperat de la stat. „Noi nu primim TVA la timp, când avem de recuperat“, afirmă Cristina Trancioveanu, vicepreședinte FORT. Pe de altă parte, criza economică și protecția insuficientă oferită de stat creează o situație deosebit de urtă. „Am ajuns ca unii dintre cărauși să fugă cu marfă, marfă care valorează 100.000 de euro, să nu putem să îi aducem de nicăieri. Este uimitor că o persoană care are un dosar penal în Italia a reușit să-și înființeze în România o firmă de transport, să obțină licență, să încarce 20 t de cupru și să dispară, iar un coleg de-al nostru să aibă la momentul de față 75.000 de euro de plată. Nu este singurul caz. Ministerul ar trebui să ne protejeze un pic. Să nu ne mai lase pe o piață fără minimum de securitate“, a adăugat vicepreședintele FORT.

În completare, Augustin Hagiu a menționat că trebuie găsită o formulă pentru înăsprirea accesului pe piața de transport, astfel încât să nu permită intrarea unor companii care provin din altele care au funcționat pe piață și au produs daune statului, terților și colegilor de breaslă și se folosesc de această formulă pentru a reveni sub un alt nume și a crea alte probleme. „Să nu mai dăm posibilitatea de utilizare a asigurării de risc financiar la intrarea în breaslă. Sau chiar să înghețăm piața“, a propus președintele FORT.

Laurențiu Banu, șeful organizației FORT Buzău, apreciază, pe de altă parte, că o mare problemă

o constituie costurile, care sunt crescute prin taxe nejustificate. De asemenea, în opinia sa, impunerea unui tarif minim care să oblige operatorii de transport să nu ruleze sub costuri ar ameliora situația căraușilor pe o piață unde concurența neloială este în creștere. „Există, în plus, firme de expediții care nu au licență. Au creat sistemul de afacere cu un singur laptop, prin care intermediază transporturi și noi nu avem siguranța plăților“, a mai arătat Laurențiu Banu.

### Ce spun autoritățile

Reprezentanții Ministerului Transporturilor au dat, în acest context, asigurări căraușilor că, în perioada următoare, se va modifica Legea Transporturilor. „În condițiile actuale de stabilitate politică, suntem obligați să lucrăm la Legea transporturilor pentru că ne impune în acest sens Comunitatea Europeană. Este vorba despre 3 regulamente promulgate în noiembrie anul trecut. Țin foarte mult la debirocratizarea totală. La o autoritate de transport care să funcționeze ca un arbitru corect și să susțină concurența loială. E un obiectiv pe care cred că l-am putea realiza“, a afirmat Sorin Sirbu, director DTR.

„Principiul de bază pe care mă axez este respectul față de transportatori, care vor găsi la mine ușa deschisă“, a declarat, de asemenea, Iancu Crăciunoiu, director general ARR. „Obiectivul principal al ARR în următoarea perioadă este îmbunătățirea actului de control. Încercăm implementarea unui sistem electronic, care să reducă perioada de control. În acest context, vor fi oprite în principal mașinile cu probleme. În plus, actul de control va fi monitorizat video, ca să se elimine orice suspiciune. Al doilea obiectiv important pe care îl am în vedere este restructurarea ARR. Va lucra pe o altă organizare pentru a fi mai operativă atât în raportul de licențiere cât și în actul de control“, a concluzionat Iancu Crăciunoiu.

Media BORCESCU

meda.borcescu@ziucargo.ro

## Jaf la drumul mare

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - CNADNR a mai comis o ilegalitate, forțând publicarea în Monitorul Oficial a unei modificări a Ordonanței 15 (taxa de utilizare a drumurilor naționale) fără consultarea prealabilă a partenerilor de dialog social și fără a ține cont de poziția comună a patronatelor și sindicatelor, se arată într-un comunicat FORT. Astfel, începând cu 1 martie, alături de amenda contravențională plătită pentru lipsa rovinietei la bordul vehiculului, utilizatorii români, persoane fizice sau juridice, vor fi obligați la plata contravalorii pe un an a rovinietei, sub pretextul unei despăgubiri, care însă nu dă dreptul de utilizare direct proporțional cu contravaloarea acesteia. „Practic, prin această măsură, contestată chiar și de oficialii ai ministerului, se sancționează dublu aceeași faptă, ajungând ca dreptul de utilizare să fie obținut numai după ce se plătește de 3 ori cuantumul taxei. Lipsa de răspundere a CNADNR în «contractul» cu utilizatorul drumurilor duce la desființarea de drept a acestei înțelegeri. Astfel, pentru toate gropile și crăterele din asfalt de pe drumurile publice din România, utilizatorii ar trebui să fie despăgubiți de CNADNR. Cine își asumă acum răspunderea pentru victimele și pagubele provocate de incompetența CNADNR și de ce nu primește utilizatorul banii înapoi pentru serviciile neprestate de către companie?“, se arată în comunicat, precizându-se că FORT va ataca în contencios administrativ această măsură legislativă.

Spune-ți părerea!

# Despre tarife

Întrebarea din acest număr este următoarea:

## Au crescut tarifele de transport la export?

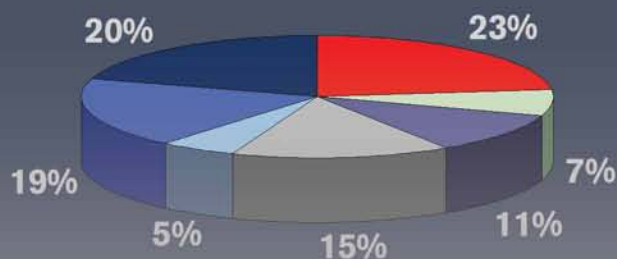
- A. Da
- B. Nu

Ne puteți transmite opiniile dumneavoastră direct pe site-ul [www.ziuacargo.ro](http://www.ziuacargo.ro) sau la adresa de e-mail [redactia@ziuacargo.ro](mailto:redactia@ziuacargo.ro). Tot acolo, ne puteți propune teme care să facă obiectul unor sondaje în numerele următoare ale revistei.

*213 răspunsuri pentru cel mai mare dușman în 2010*

**Întârzierea plăților, suprataxarea și autoritățile constituie cele mai mari motive de îngrijorare ale căraușilor în 2010, fiind catalogate de către respondenții la întrebarea lunii ianuarie drept cei mai mari dușmani în 2010.**

## Care este cel mai mare dușman al transportatorilor în 2010?



- A. Întârzierea plăților (49 de voturi - 23%)
- B. Intrarea în insolvență a partenerilor (15 voturi - 7%)
- C. Lipsa comenzilor de transport (23 de voturi - 11%)
- D. Concurența neloială (32 de voturi - 15%)
- E. Intrarea firmelor străine pe piața românească (11 voturi - 5%)
- F. Suprataxarea (40 voturi - 19%)
- G. Autoritățile (43 voturi - 20%)

European Transport  
**Company of the Year**

# Români pe PODIUMUL EUROPEAN

**Reprezentantul României în cadrul concursului internațional European Transport Company of The Year (ETCY), firma piteșteană International Lazăr Company, a obținut locul al treilea. O organizare bine pusă la punct a activității de transport, rezultate financiare bune, chiar și în timp de criză, dar și o mare capacitate de a răspunde cererilor venite din partea clienților au fost motivele principale ale acestui succes.**

**C**âștigătorul titlului de Compania Europeană a Anului 2010 a fost firma din Marea Britanie Tradetam, dezvoltată în urma unui joint venture între DHL și Molson Coors, locul doi fiind ocupat de compania belgiană Van Dievel. Ceremonia de premiere a avut loc la Bruxelles, pe data de 11 februarie.

Este cea de-a doua ediție a acestui prestigios concurs european, ce are menirea de a găsi și promova cele mai bune practici, de a o feri e xemple c e p ot d eveni surse de inspirație pentru firmele de transport.

Juriul ETCY este alcătuit din redactori șefi ai unor reviste de specialitate de elită din 18 țări europene și experți în mai multe

domenii. România este reprezentată de către revista Ziuva Cargo.

## **Cei mai buni dintre cei mai buni**

Concurenții au avut de parcurs un drum dificil, având ca scop departajarea celor mai buni dintre cei mai buni. Astfel, la sfârșitul anului trecut, s-au înscris în competiție 13 companii din tot atâtea țări europene.

Fiecare a trebuit să completeze un dosar compus din șase capitole principale: financiar și structură administrativă, CRM (gestionarea relației cu clientul), managementul flotei, IT, siguranță și pregătire profesională și protecția mediului.

Juriul a punctat separat fiecare capitol, nota finală a fiecărui can-



**International Lazăr Company a primit premiul în fața a peste 1.200 de transportatori. Foto (de la dreapta spre stânga): Daniela Midvichi, director comercial, Bogdan Zevedei, coordonator vânzări, alături de Roxana Ilie, reprezentant UNTRR**

didat fiind suma notelor obținute pentru fiecare capitol.

Primele șase firme au fost nominalizate pentru a participa în finală.

Pe lângă sesiunea de întrebări și răspunsuri, ce a avut loc chiar în ziua galei, în prealabil, finaliștii au fost analizați financiar de experți de la PricewaterhouseCoopers și, de asemenea, a fost realizat un studiu privind satisfacerea clienților de către Analytiqa (firmă britanică de consultanță).

### Câștigătorii...

A obține locul al treilea la un asemenea concurs este o reușită notabilă pentru orice transportator european, dar succesul International Lazăr Company este cu atât mai mare, cu cât, la această ediție, este singura firmă Est-europeană calificată în faza finală și prima companie din această regiune a Europei care urcă pe podium. International Lazăr Company a demonstrat faptul că și în țara noastră se poate face performanță în transporturi, că pot fi implementate cele mai moderne tehnologii și practici existente la nivel european.

Raportul realizat de Analytiqa sintetizează, poate cel mai bine, calitățile firmei românești: „Plănuție, transparență și flexibilitate față de nevoile clienților, toate asigurate la un nivel foarte înalt“. Iar aceste lucruri sunt atinse, în primul rând, datorită profesionalismului angajaților.

Astăzi, International Lazăr Company este una dintre cele mai cunoscute companii de transport din România, realizând transporturi internaționale în Vestul Europei, dar și în țări precum Maroc, Iran, Turcia, Bulgaria, Rusia sau Ungaria.



**Juriul internațional a deliberat la Bruxelles: Tradeteam din Marea Britanie este Compania Europeană a Anului 2010**

Locul întâi la ETCY 2010 a fost câștigat de către Tradeteam, o firmă din Marea Britanie specializată în logistica băuturilor. Juriul a fost impresionat de puterea financiară a acestei companii, de capacitatea de a răspunde și a anticipa nevoile de pe piața pe care activează, dar mai ales de capacitatea de a-și crește cota de piață într-o perioadă extrem de dificilă. În Marea Britanie, piața transportului de băuturi către pub-uri este într-o puternică scădere (aproximativ 7% pe an). Astăzi, Tradeteam are peste 2.000 de angajați și aproximativ 600 de șoferi și livrează marfă săptămânal către 37.000 de pub-uri. Flota companiei este alcătuită din 335 capete tractor, 194 camioane, 16 vanuri și 642 de remorci și semiremorci.

Van Dievel din Belgia a ocupat locul al doilea, fiind o companie ce s-a specializat în transportul de mărfuri pe o rază de 500 km în jurul capitalei Bruxelles. Pentru a minimiza numărul de km parcurși fără încărcătură și timpii de așteptare la încărcare/descărcare, compania dispune de 75 de capete tractor și 150 de semiremorci. Selectarea atentă a clienților și încheierea de contracte pe termen lung au ajutat firma să treacă relativ ușor peste momentele dificile din ultima perioadă.

Amintim faptul că, în acest an, cele șase companii calificate în finală au fost: International Lazăr Company (România), Nuss Spedition (Germania), Nybro Transport (Suedia), Tradeteam (Marea Britanie), Van Dievel (Belgia) și Van Gansewinkel (Olanda).

Ediția 2009 a concursului a fost câștigată de către firma olandeză Van Maanen.

**Radu BORCESCU**  
radu.borcescu@ziuacargo.ro  
Bruxelles, Belgia



**Daniela Midvichi, director comercial International Lazăr Company:**

„Suntem bucuroși și onorați de faptul că am obținut acest premiu, care este un semn că și transportatorii români se pot ridica la aceleași standarde ca și cei din Europa de Vest. Pentru noi, participarea la acest concurs a fost o experiență interesantă, am luat contact cu un mediu profesionist, am concurat cu firme din țări puternice, precum Marea Britanie, Germania, Olanda, Belgia, Suedia și acest lucru face ca rezultatul să fie unul cu atât mai important.“

# „2010 este ANUL DECIZIILOR RADICALE“

**N**u mai este marfă de transportat, iar în economia românească se formează oligopoluri. De exemplu, retailul din România se desfășoară doar prin intermediul a 6-7 firme foarte mari, care apelează fie la serviciile de transport ale unor firme din grup, fie ale unor companii puternice pe plan internațional, care practică tarife foarte mici“, a declarat Iulian Urban, subliniind că foarte puține dintre companiile mari apelează la serviciile transportatorilor români (fie pentru că impun standarde cost - calitate la care românii nu mai pot face față, fie ca urmare a faptului că, în situații de criză, înțeleg să își susțină partenerii de pe plan internațional). „De exemplu, Asociația Marilor Retaileri din România exclude din start orice posibilitate de a reuși să se aprovizioneze cu legume și fructe produse în România, pentru că nu a putut pune la punct un sistem de colectare de la producătorii români, care să asigure continuitatea“, a arătat el.

## Piața ține cu expeditorii

Iulian Urban a subliniat că, în condițiile în care există din ce în ce mai puțină marfă, casele de expediții înfloresc, pentru că puterea o are cel care deține informația clientului. „În general, transportatorii mari au reușit să își facă un sistem imbinat, dar încep să cadă. Așa cum s-a întâmplat în cazul CETA. Lucrurile se vor concentra în jurul a maximum 20 de firme mari de logistică - din punctul meu de vedere, acestea își vor alege partenerii din ce în ce mai tăios pe latura cost - calitate - per-



Iulian Urban a invitat transportatorii care suferă abuzuri din partea autorităților să apeleze la ajutorul lui. „Voi merge umăr la umăr cu ei până la capăt atunci când au dreptate. În momentul în care vom prefera să luptăm împotriva nedreptăților decât să închidem ochii, numărul celor care se vor gândi la abuzuri va fi mai mic“, a afirmat senatorul.

formanță. Nu cred că mai mult de 20% dintre căraușii români se vor încadra în aceste standarde“. Senatorul este de părere că 2010 va fi un an de ușoară creștere economică, dar, în opinia sa, această majorare nu se va produce acolo unde ar trebui pentru ca transportatorii să poată depăși această perioadă. „Toți acești bani pe care îi luăm de la FMI, în condițiile în care se vor duce către infrastructură, către proiecte mari, vor ajunge tot în bănci. Știu trei mari transportatori care lucrează și în domeniul construcțiilor de drumuri, care așteaptă ca să li se deconteze lucrările de către stat, pentru ca ei să plătească

Cel puțin așa afirmă senatorul Iulian Urban, care apreciază că dacă transportatorii nu-și vor susține interesele într-un mod concentrat vor ajunge în pragul dispariției.

mai departe banii către bănci. Ce îi rămâne transportatorului din banii pe care îi va plăti statul român de la FMI? Mai nimic. Nici nu știu dacă se va încadra într-o marjă de profit. Își va plăti subcontractorii, care, la rândul lor, au credite la bănci sau probleme cu firmele de leasing, iar banii nu se întorc din păcate în economie, pentru că sistemul de creditare bancară este blocat“.

## Negocieri la comun, șanse în plus

„La ora actuală, toată lumea se întreabă de ce firmele de leasing țin sus prețurile la mașinile din repo - sesii. Din punctul meu de vedere, nu vor să inducă un trend descendent în piață în condițiile în care au soluția de a vinde mașinile în străinătate. Cea mai comodă variantă la ora actuală este Polonia. Pe de altă parte, transportatorii români nu sunt reactivi. Toată lumea merge cu «Asta este» în brațe. Nu am văzut cărauși care să ceară explicații privind clauzele contractelor de leasing. De asemenea, aș fi curios să văd câți dintre ei au contestat în instanță decizia societăților de leasing de a le lua mașinile“, a afirmat Iulian Urban, subliniind că este momentul ca societățile de leasing să ofere servicii adaptate crizei.

„Câți cărauși au apelat la restructurarea debitului la firma de leasing?! Câți s-au dus atunci când s-a pus problema reposesiilor să spună că vor cesiona toate creanțele pe care le au de încasat?! Să explice că nu au forța financiară să angajeze oameni care să recupereze banii. Să spună: lăsa-ți-mă să muncesc și voi lucra față de compania de leasing în



# Site-ul dvs. este ÎNCĂ în construcție? ... sau nu există deloc?

Fie că aveți nevoie de un simplu site pentru a vă promova afacerea sau de un site complex, noi vă putem ajuta:

- ✓ realizare / actualizare / mentenanță site-uri web
- ✓ realizare / refacere sigle
- ✓ aplicații web
- ✓ baze de date
- ✓ optimizare pentru motoarele de căutare



**Pentru mai multe informații:**

**<http://it.bepa.ro> sau 0770.234.621**

regim de carte mare transparentă, astfel încât să dețină controlul și să preia încasările firmei“, sunt câteva probleme pe care le ridică Iulian Urban, întrebându-se, totodată, ce face, de fapt, firma de leasing pentru dobânda pe care o percepe. „Cu ce vine compania de leasing în România? Cu faptul că ia bani de la bancă mai ieftin și mi-i dă mie? Sunt necesare soluții complete. Cred că doar în cazul uneia sau a două societăți de leasing am văzut oameni capabili să gestioneze perioade de criză: să știe ce înseamnă o restructurare, o gestiune a încasării creanțelor de la clienți. Din păcate, nu-și pun în mod real problema că ar trebui să-și ajute clienții“, a continuat el.

În opinia sa, transportatorii acționează, pe de altă parte ca un „sac de cartofi“, sunt inerti și nu se pot impune într-o negociere cu firma de leasing. „Cărăușii ar trebui să se organizeze în cadrul asociațiilor profesionale în funcție de societățile de leasing cu care au încheiate contracte și apoi să negocieze pachete comune. Să pună problema: ori ne ajutați și ne oferim tuturor condiții egale să depășim criza, ori mâine noi toți vă dăm

mașinile înapoi, cu riscul ca tot de mâine să dăm afară oamenii. O astfel de problemă s-ar transforma într-una socială și ar atrage atenția tuturor. Este un exercițiu de solidaritate de breaslă. Dacă transportatorii nu își iau soarta în mână, nu își caută liderii pe care să îi urmeze și rămân în această letargie în care se zbat acum, nu vor trece peste acest an“, a argumentat senatorul Iulian Urban, în opinia căruia, la ora actuală, piața transportului rutier din România urmează un curs de prăbușire controlată.

### **Falimentul falimentului**

Blocajul financiar a crescut enorm. „Mulți transportatori se lasă amăgiți de promisiunile partenerilor, cu care colaborează, în unele cazuri, de mulți ani. Nu își dau seama că, la un moment dat, pot să dea faliment. Din punctul meu de vedere, blocajul financiar este întins la nivelul întregii piețe a transporturilor“, a menționat Iulian Urban. Conform declarațiilor sale, piața falimentelor se va bloca total. „Se va ajunge invariabil ca planurile de redresare financiară să nu mai dea nici un

rezultat, pentru că pe o piață în criză, unde nu există lichidități, nu ai cum să reorganizezi. Se va ajunge la o situație în care se vor scoate active la vânzare și nu va avea cine să le cumpere“.

### **Alegeri fără sfârșit, implicații fără număr**

Pe de altă parte, dacă 2009 s-a încadrat în parametri reali ai unui an electoral, 2010 va fi marcat de faptul că vor fi alegeri în toate cele trei partide mari de pe scena românească. „Acestea vor da niște influențe asupra economiei naționale, pe care noi nici nu ni le imaginăm, pentru că, la ora actuală, în fiecare dintre aceste partide, sunt grupulețe. Grupul X din PSD suține grupul Y din PNL și grupul Z din PDL și invers. Sunt încrângături. Dacă ies e X șef la PSD, în PNL o să iasă Y pentru că ei se înțeleg bine etc“, a explicat Iulian Urban, care consideră că 2010 este un an perfect pentru reforme radicale.

**Meda BORCESCU**  
meda.borcescu@ziucargo.ro

# Ultimul tren pentru ȘCOALĂ pe banii UE

**Până pe data de 31 martie 2010, statul român oferă finanțare nerambursabilă companiilor din România pentru formare profesională a propriilor angajați, prin Schema de ajutor de stat din cadrul Programului Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane (POS DRU) - „Bani pentru formare profesională”, prin care se subvenționează costurile cu programele de formare profesională (calificare/recalificare, specializare/perfecționare) pentru angajații proprii ai întreprinderii.**

**O**biectivele generale ale acestui program vin să îmbunătățească tranziția de la școală la viața activă a absolvenților, ajută la dezvoltarea capacității întreprinderilor de a sprijini creșterea nivelului de calificare a angajaților, crește nivelul de perfecționare, respectiv specializare al acestora și le oferă accesul și participarea la o formare profesională continuă, garantând astfel o bună funcționalitate și dezvoltare a întreprinderii solicitante.

Această schemă de ajutor de stat se aplică pe întreg teritoriul României, în toate cele 8 regiuni de dezvoltare. Pot cere ajutor de finanțare întreprinderile care activează în toate sectoarele economice, cu excepția ajutoarelor care favorizează activitățile în domeniul prelucrării și comercializării produselor agricole, cele legate de exporturi sau condiționate de utilizarea preferențială a produselor naționale față de produsele importate.

## Se acoperă până la 80%

Finanțarea nerambursabilă acoperă parțial costul total al proiectului de formare profesională. În funcție de tipul întreprinderii care solicită finanțarea (microîntreprinderi, întreprinderi mici, mijlocii și mari), suma nerambursabilă acoperită variază de la 60% (întreprinderi mari) - 80% (întreprinderi mici). În func-

ție de tipul de formare furnizat angajaților, suma nerambursabilă acoperă 25% din totalul costurilor proiectului pentru formare specifică și 80% din totalul costurilor proiectului pentru formare generală.

Valoarea minimă a unei cereri de finanțare reprezintă echivalentul în lei a 10.000 euro, iar plafonul maxim echivalentul în lei a 2.000.000 euro pentru 2 ani de zile consecutivi (începând de la acordarea primului ajutor).

## Cheltuielile eligibile

Finanțarea nerambursabilă se oferă pe baza unui proiect scris, care este depus online. Un proiect de formare profesională presupune o descriere detaliată a nevoii de formare a angajaților și a tipului de formare necesar.

Formarea profesională poate fi asigurată de un angajat al întreprinderii beneficiare sau de firme subcontractate ce oferă servicii de formare profesională. În cazul subcontractării, ajutorul financiar nerambursabil este de maxim 60% din totalul cheltuielilor eligibile.

În cadrul unui proiect de formare profesională, pot fi acoperite următoarele costuri:

- costurile de personal ale formatorilor;
- salariile personalului implicat în managementul proiectului (manager de proiect, responsabil financiar, responsabil resurse umane);
- salariile participanților la for-



*O creștere susținută!*

## TE-AI GÂNDIT SĂ ACCESEZI FONDURI NERAMBURSABILE PENTRU AFACEREA TA?



Vrei să știi în ce constau?

De unde le poți obține?

Cine te poate susține la întocmirea proiectului?

## TE INVITĂM LA O SESIUNE DE CONSULTANȚĂ GRATUITĂ DESPRE "BANII EUROPENI"!

Grăbește-te să prinzi **DEPUNERILE DE PROIECTE**  
din 2010, alții au luat-o deja înaintea ta și  
**SUMELE DISPONIBILE SUNT LIMITATE!**

Intr. Difuzorului nr. 3  
Sector 1, București

0722.383.019  
031.817.65.31

office@bepa.ro  
www.bepa.ro

mare - pe durata participării la formare;

- costurile de deplasare ale formatorilor și angajaților la formare, inclusiv pentru cazare;
- alte cheltuieli curente, precum cele pentru materiale direct legate de proiect;
- amortizarea instrumentelor și echipamentelor, în măsura în care acestea sunt utilizate exclusiv pentru proiectul de formare;
- servicii de îndrumare și consiliere privind proiectul de formare;
- costuri indirecte generale - costuri de administrație;
- taxe de certificare a competențelor.

### Definiții și exemple

Formare generală înseamnă formare cu un conținut care nu este aplicabil exclusiv sau preponderent postului actual sau viitor al angajatului în întreprindere, însă care oferă calificări ce pot fi transferate într-o mare măsură către alte întreprinderi sau alte domenii de activitate. Formarea este considerată „generală“

dacă, de exemplu, este organizată în comun de întreprinderi independente diferite sau dacă este disponibilă pentru angajați ai unor întreprinderi diferite. Este recunoscută, certificată sau validată de autorități sau organisme publice sau de alte organisme sau instituții cărora un stat membru sau Comunitatea le-a acordat competențele necesare.

De exemplu, formarea generală poate fi reprezentată de formarea personalului care ocupă poziții de middle management, ce pot fi

Diana Berceanu, managing partner și expert fonduri europene în cadrul BEPA Advisors, este o tânără antreprenoare cu experiență în realizarea și implementarea de proiecte cu finanțare nerambursabilă pentru dezvoltarea resurselor umane. Pentru mai multe informații o puteți contacta la adresa de e-mail: office@bepa.ro

instruiți în cadrul unui program de Master of Business Administration/ Leadership/Project management sau angajați ce pot fi instruiți în module consecutive de Time Management, Project Management, Vânzări etc.

Formare specifică înseamnă formare cu un conținut aplicabil direct și principal postului actual sau viitor al angajatului în întreprindere și care oferă calificări ce nu pot fi transferate către alte întreprinderi sau alte domenii de activitate sau care pot fi transferate numai într-o măsură limitată.

De exemplu, formarea specifică poate reprezenta instruirea personalului pentru obținerea unei calificări necesare doar companiei în care lucrează sau formarea personalului care ocupă poziții specifice companiei. Angajații care ocupă astfel de poziții pot fi instruiți în cadrul unui program de specializare specific poziției pe care lucrează, cum ar fi formarea salariaților pentru a folosi o aplicație IT din cadrul companiei.

Diana BERCEANU  
www.bepa.ro



Atunci când experiența se împletește cu seriozitatea, poți pune bazele unei afaceri. Iar dacă mai adaugi și un strop de noroc... calea îți este deschisă. Sebastian și Andreea sunt motivul pentru care totul se mișcă. Ana-Maria reprezintă baza de susținere iar Marius Gavril este motorul. Împreună au pornit în 2007 o frumoasă afacere de transport.

# SEB & ANDRE TRANS

**F**irma a fost înființată în 2007. Am luat decizia împreună cu soția, după ce, timp de 5 ani, am lucrat ca șofer profesionist pe segmentul de transporturi internaționale de mărfuri generale și sub temperatură con-

trolată“, își amintește (zâmbind) Marius Gavril, administratorul Seb & Andre Trans din Sibiu. Primul camion al firmei a fost un Iveco din 2001 cumpărat cu banii jos. A urmat primul contract de transport încheiat cu o firmă importantă din Germania, la sugestia unui apropi-

at al acționarului majoritar pe care Marius Gavril îl cunoscuse în perioada în care era șofer. „La câteva luni după ce începusem colaborarea, în decembrie 2007, am fost chemat de către reprezentanții conducerii firmei și am încheiat un contract pentru efectuarea unor

**O  
afacere  
de  
familie**



transporturi tur-retur, la Bremen. Mi s-a comunicat că, în marti e 2008, se va reînnoi contractul de transport pe o perioadă de doi ani și că ar fi bine să achiziționez două camioane noi. Am cerut un timp de gândire și am decis să vindem camionul pe care îl luasem cu banii jos și să contractăm un leasing“. În acea perioadă, condițiile de finanțare erau favorabile, iar piața deschisă, motiv pentru care achiziția a două autocamioane Iveco Stralis EURO 5 cu semiremorci Schmitz a mers ca pe roate. Atunci au fost angajați și primii șoferi, în contextul în care fiecare camion executa câte 4 curse de Germania pe lună.

### Se spune că reușești dacă ai puțin noroc...

„Șoferii angajați atunci sunt și la ora actuală în firmă. Pe primul dintre ei l-am luat de pe drum, vorbind prin stație. Este și el din Sibiu. Un om extraordinar, pe nume Stoia Ciprian, cu care poți pune bazele unei afaceri. Ulterior, am angajat și al doilea șofer și am început să facem câte o cursă pe săptămână către Germania cu fiecare mașină. Eu am continuat să conduc până în mai 2008, apoi am renunțat; am mai mers doar în cazuri speciale (concedii sau dacă unul dintre șoferi se îmbolnăvea). Am început să studiez piața în ideea de a mă extinde“.

Pentru că avea experiență în domeniul mărfurilor perisabile, Marius Gavril a decis, în iunie 2008, să achiziționeze un Iveco Stralis Black cu semiremorcă frigorifică din Germania, noi. „Cred că am fost primul din România care a adus acest model. O mașină frumoasă, cu un design care mi-a plăcut întotdeauna. Atunci când am început să ne ocupăm de acte, nu aveam nici măcar o promisiune fermă privind încheierea unui contract de transport - doar povești din piață. Nimic sigur. Am dat drumul în august la treabă pe acest segment și am început să caut mărfuri de la diverși clienți. Se spune că reușești dacă ai puțin noroc. Să știți că este adevărat. În noiembrie, am primit un telefon de la o com-

panie olandeză, care se arăta interesată de un contract de transport flori dacă mașina mea se încadra în anumite dimensiuni. Trebuie să precizez că, atunci când am cumpărat duba frigorifică, am ales-o pe cea mai lată și cu o înălțime de 2,7 metri. Dubele normale au 2,45 m. Transportul de flori se face ca un puzzle, cu ajutorul unor cărucioare. Într-o dubă normală, intră 38 de cărucioare, iar într-una doar puțin mai lată - 43, un lucru foarte interesant pentru clienți. Atunci când am făcut achiziția, nu m-am gândit că voi face transport de flori, dar a m-

brie 2008, până în iunie 2009. Erau curse regulate Olanda - România“.

### Cu 3 camioane în plină criză. Și totuși...

„Am pornit contractul de flori, beneficiind de susținere din partea celor de la City Garden din România, pentru care era livrată marfa în țară. De altfel, ei au preluat la un moment dat plata transportului. În acest timp, celelalte două mașini făceau 8 curse pe lună de Germania. Am mers pe ideea că dacă îți dorești mai mult, primești



„Avem contracte și sunt un om fericit, datorită familiei. Copiii noștri, Sebastian și Andreea, m-au stimulat în momentul în care am decis să mă las de TIR“.

ales duba cea mai lată de la Kögel, iar acest lucru urma să fie benefic. Cei din Olanda m-au găsit prin intermediul unei persoane din România care fusese delegată să recomande o persoană serioasă care să se ocupe de transport“.

Condițiile fiind întrunite, Marius Gavril s-a deplasat personal în Olanda pentru prima cursă de flori. A vorbit cu acea ocazie cu partea olandeză, care s-a arătat foarte încântată de faptul că era vorba despre o mașină nouă, cu un vagon nou. „Am colaborat din noiem-

mai mult. În aprilie 2009, am făcut un bilanț cu soția. Am văzut ce bine ne merge și am luat hotărârea (și la insistențele unor clienți din România care se ocupau cu procesarea cărnii) să cumpărăm încă două camioane echipate pentru transportul sub temperatură controlată. Vreau să vă spun că atunci când am sunat la firma de leasing, persoana care ne gestiona contractul de la prima mașină a făcut o pauză și mi-a spus: „Domnul Gavril, suntem în an de criză. Alții dau camioanele înapoi și dumneavoastră...“ Eu i-am spus că vreau să merg înainte. Au fost de acord... Am ales de data aceasta Scania, pentru că Iveco finanța (din cauza crizei) doar camioane din parcul propriu din România și nu dispuneau de dotările pe care le voiam. Am lucrat ca șofer și cunosc foarte bine componentele mașinii și ce poate fiecare să facă. Vor - besc despre un retarder bun, care



În decembrie 2007, compania avea o cifră de afaceri de 225.544 ron, iar la sfârșitul anului 2009, a atins suma de 2.871.829 ron.

**Ana Maria Gavril:**

„Tot timpul l-am susținut pe soțul meu, pentru că este o persoană care își dorește mult și, în același timp, mi-a oferit mie și copiilor noștri tot ce are nevoie o familie. Eu am muncit foarte mult și mi-a fost foarte greu, mai ales atunci când el lucra ca șofer de TIR: a trebuit să mă ocup de creșterea copiilor și, totodată, mai și lucram la o firmă din Sibiu pe postul de operator. Ideea de a cumpăra un camion și a deschide o firmă a fost a soțului meu și am fost de acord cu ea datorită faptului că știam că tot ce își propusese până la acea oră înfăptuise. De aceea l-am susținut și îl susțin în continuare. La început, mi-a fost foarte greu cu actele contabile, mai ales că eram nouă în acest domeniu și trebuia să calculez fiecare bon și fiecare decont în parte, dar am învățat foarte repede pentru că el știa foarte bine ce înseamnă fiecare cheltuială pentru fiecare țară tranzitată de camioanele noastre. Am avut o perioadă mai dificilă în anul 2009, în momentul în care s-a sistat transportul de flori, dar soțul meu a știut, prin cunoștințele pe care le deține în domeniul transporturilor, să iasă din impas. În viitor, îmi doresc să fim sănătoși cu toții și copiii noștri să se bucure de tot ce le putem oferi, să crească mari și să ducă mai departe ce-am început eu cu soțul meu.“

scutește din uzura plăcuțelor și discurilor de frână, de motoare un pic mai puternice, de un confort al cabinei, unde un conducător auto trebuie să se simtă în largul lui. Am optat pentru două mașini Scania full dotate, cu semiremorci Schmitz, chiar dacă sunt puțin mai scumpe“, a arătat managerul firmei Seb & Andre Trans.

Pentru că, la jumătatea anului trecut, lucrurile începuseră să scârțâie pe segmentul de transport general, mașinile au fost dotate pentru transport sub temperatură controlată. De asemenea, dubele au fost alese la dimensiuni maxime. „Mi-am spus că olandezii îmi vor cere mai multe mașini. Așa a și fost. În aprilie, le-am achiziționat, iar în mai am primit telefon că sunt necesare mai multe mașini pentru transportul de flori. Tot acest proiect a mai durat o lună și jumătate, după care s-a sistat, din cauza crizei economice. Am ajuns la începutul lunii iunie cu 3 autocamioane frigorifice în curte. Stăteam și mă uitam la ele și mi-am spus: șutul în fund pe care l-am primit va fi un pas înainte“.

### Experiența își spune cuvântul

„M-am apucat de făcut oferte. M-am dus în Germania la mai multe companii. Am avut un mare avantaj prin faptul că vorbesc foarte bine limba engleză. Este un lucru mare într-o afacere de acest gen să știi să vorbești o limbă străină. Am discutat cu diferite companii din Germania care exportă carne în România. Apoi, am pus bazele colaborării cu o firmă extraordinar de serioasă din Mizil, Carmistin. Este o firmă pe care aș putea-o clasifica undeva la 5 stele. După ce am început colaborarea cu Carmistin Mizil, au mai urmat

și a ltele. Până la finalul anului 2009, am transportat pentru diverși procesatori de carne din România. De asemenea, am lucrat foarte bine cu fabrica Pirelli Slatina, pentru care duceam materie primă (care trebuie păstrată sub temperatură controlată) în Germania. Ulterior, am mai încheiat un contract cu o firmă din București cu obiecte electronice și electrocasnice, pentru care facem transport în Spania și Germania. Ei ne oferă

„Ne-au preocupat întotdeauna relațiile cu clienții. Am vrut să le demonstrăm că putem fi o familie, că nu facem doar afaceri împreună. Am vrut să cunoască și ce fel de oameni suntem. Tot timpul mi-am dorit să cunosc omul de la capătul firului de telefon cu care lucrez. De câte ori execut pentru cineva un transport sau două, îi fac propunerea să ne întâlnim pentru a pune bazele unei colaborări pe termen lung“.





TRANS SRL  
SIBIU  
FRIGORIFIC

www.seb-andre.ro

www.seb-andre.ro  
seb\_andrea\_trans@yahoo.com

tel. +40269 249 297  
+40728 944 748  
+40745 244 042  
+40745 864 005  
fax +40269 249 298

EFICIENȚA ȘI  
RESPONSABILITATE

SC SEB & ANDRE TRANS SRL SIBIU

Marius Gavril recunoaște că mult din succesul firmei se datorează soției: „M-a sprijinit și în creșterea copiilor și în ceea ce privește contabilitatea și gestiunea documentelor în cadrul firmei. Atunci când eram plecat din țară, ea se ocupa de relațiile cu clienții. Este un om cu coloană vertebrală, dedicat muncii“.



exporturile, iar importurile le facem pentru diferite firme din România pentru care am încheiat un contract cu o firmă din Germania (de la

Hanovra), care distribuie mezeluri în țara noastră. Am avut de câștigat pentru că am cunoștințe solide în domeniu și, atunci când am achiziționat «termokingul» și dubele frigorifice, am ales să le cumpăr cu imprimantă pe bază de hârtie și cu dispozitive potrivite de ancorare a mărfii. Mi-am luat, de asemenea, avizele sanitare și FRC la toate dubele. Am vrut să fiu exact acolo unde trebuie să fie un om ca să reușească în afaceri, pentru că poți să mergi o dată la încărcat cu o ușă legată cu sârmă, dar a doua oară, nu mai ești chemat. Un contract nu poți să îl obții cu dube găurite sau necorespunzătoare din punct de vedere estetic“, este de părere Marius Gavril.

#### Doar începutul...

În prezent, Seb & Andre Trans continuă achizițiile cu 3 camioane frigorifice, pentru care au fost finalizate negocierile. „Urmează, de asemenea, să deschidem, în aprilie, un service de camioane și, pentru a avea un studiu complet, dorim să ne profilăm pe mai multe tipuri de camioane. De asemenea, vom deschide și pagina de web, pentru care s-a făcut rezervarea domeniului. Mecanicii vor fi trimiși la specializări pe toate tipurile de

„Sunt câteva persoane cărora ar trebui să le mulțumesc. Mă refer la firmele pentru care am lucrat, care mi-au dat posibilitatea să muncesc, să câștig un ban, să învăț. Ar mai trebui să le mulțumesc colaboratorilor mei cu care lucrez și în ziua de astăzi. În special domnilor Emil Pop, Mihai Dumitrescu, Eugen Vasilioiu de la SC Rehau Polymer SRL, domnului Ettien Pana de la SC Carmistin SRL, dlui Dan Luca de la SC Luca SRL, dlui Ovidiu Urda de la Intercan Distribution SRL, dlui Dan Pușcaș, reprezentantul firmei Tonnies Fleisch în România.

camioane pe care le deținem, ca să putem răspunde cererilor de pe piață. Sper că o să iasă o treabă bună, pentru că sunt și un bun cunoscător de mecanică. Merg pe ideea că o să reușesc“, a explicat Marius Gavril.

Iar acesta este doar începutul....

Meda BORCESCU

meda.borcescu@ziuacargo.ro



## Noi standarde



# OPEL MOVANO

La începutul acestui an, Opel a anunțat lansarea noului model Movano în primăvară. Acesta va dispune de o gamă mare de caroserii, cu tracțiune disponibilă pe puntea față, dar și spate, greutatea brută a gamei crește până la 4,5 t iar încărcătura maximă ajunge și ea la 2,5 t. Spațiul util de transport a fost optimizat, precum și ergonomia și confortul cabinei. De asemenea, Movano vine cu motoare noi, economice și care promit costuri de întreținere scăzute.





**A**doua generație Opel Movano crește în dimensiuni și extinde gama a - coperită, ridicând astfel ștacheta vehiculelor comerciale ușoare cu o nouă platformă de van. Introduce tehnologii inovatoare, un interior confortabil și practic, consum de carburant redus și costuri scăzute de exploatare. Designul acestui van versatil îl identifică drept un membru al noii generații de produse premiate Opel, care include Insignia și Astra.

### Multiple tipuri de carosare

Noul Movano oferă o paletă vastă de caroserii, aducând un model croit special pentru aproape orice profil utilitar necesar clienților. Această gamă include autodube și versiuni Combi, platformă cu cabină standard sau dublă, patru lungimi diferite ale vehiculului și trei înălțimi diferite ale plafonului. Platforma modulară, dezvoltată în parteneriat cu Renault, vine cu tracțiune ori pe față, ori pe spate. Variantele cu tracțiune pe spate pot fi comandate cu roți duble spate. Opel lucrează, de asemenea, cu o gamă largă de specialiști în transformări pentru a oferi și mai multe opțiuni prin dealerii Opel Vehicule Comerciale. Grutatea brută a gamei de vehicule a fost crescută până la 4,5 t cu încărcătură de până la 2,5 t.



### Confort și ergonomie

Cabina noului Opel Movano este extrem de confortabilă și oferă multe caracteristici de confort. Acestea includ un nivel bun de vizibilitate, scaune cu multiple reglaje, care pot fi configurate în variate feluri, și o poziție a coloanei la condus optimizată din punct de vedere ergonomic, ce facilitează relaxarea la drumuri lungi. Echipamentul standard cuprinzător este completat de opțiuni inovatoare, precum farurile care urmează unghiul curbei, o banchetă dublă multifuncțională cu scaunul din centru rabatabil, un suport de laptop rabatabil și o sursă multiplă de curent. Numeroase spații de depozitare aflate la îndemână completează felul practic în care spațiul este folosit la Movano.

### Spațiul de marfă optimizat

Spațiul pentru marfă ale diferitelor variante de autodubă oferă o bună înălțime a plafonului și o capacitate de depozitare remarcabilă, cu dimensiunile încercăturii extinse până la aproape 4,4 metri lungime și o capacitate de încărcare de mai mult de 17 mc (versiunea L4 cu spațiu extins pentru marfă). Praguri joase de încărcare cu trepte, culisare laterală și uși spate cu unghi larg de deschidere ușurează încărcatul și descărcatul unor volume mari, precum europaleții.

### Motorizări „proaspete“

O generație complet nouă de motoare diesel cu patru cilindri common-rail, 2.300 cmc, CDTI, asigură performanță și costuri reduse de operare. Sunt disponibile trei variante de putere, de 100 CP și cuplu de 285 Nm, de 125 CP și 310 Nm și 150 CP și 350 Nm. Toate motoarele sunt pregătite să îndeplinească atât normele EURO 4, cât și EURO 5. Specificațiile EURO 5 vin cu filtru de particule diesel. Toate motoarele au transmisie standard cu 6 trepte, iar cele de 125 și 150 CP pot fi com-



binat cu o transmisie manuală automatizată Easytronic. Noul Movano are cel mai mic consum de carburant și cele mai mici emisii din segment (de la 7.1 l/100 km și 189g CO2/km), conform producătorului, lucru care îl favorizează din plin în țările cu taxe în funcție de emisii. Autonomia unui Movano poate ajunge până la 1.400 km, în funcție de model și de tipul de motor. Costurile de întreținere mici ale Movano sunt, de asemenea, rezultatul costurilor reduse de service și mentenanță, cu intervale mai mari de inspecție.

### Siguranța vine în standard

Șasiul avansat al Opel Movano este armonizat pentru manevrare agilă și suspensii confortabile atât cu încărcătură, cât și fără. Echipamentele sale de siguranță activă și pasivă sunt de ultimă generație și includ frâne ABS cu distribuție electronică a forței de frânare (EBD) ca standard pe toate variantele modelului. ESP-ul este, de asemenea, standard pe toate modelele cu tracțiune spate, dar pentru versiunea cu tracțiune față este opțional.

Lansarea pe piață a noului Opel Movano debutează începând din primăvara lui 2010 cu versiunile de mare volum pe piețele europene cheie. Opel plănuiește introducerea de noi variante pe parcursul anului 2010. Abia așteptăm să-l vedem cum se mișcă pe viu și care va fi feed-back-ul din piața românească.

Alexandru STOIAN  
alexandru.stoian@ziuacargo.ro