

Director General
Mihai Pâlsu



Editor General
Meda Borcescu
meda.borcescu@ziucargo.ro

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

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

European Transport
Company of the Year

Correspondent internațional
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziucargo.ro

Redactori
Magda Severin
magda.severin@ziucargo.ro
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziucargo.ro

Secretar General
de Redacție
Cristina Tobescu
cristina.tobescu@ziucargo.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./fax: 021.444.00.96
Website:
www.ziucargo.ro

Și dă-i, și LUPTĂ...

Marele nostru povestitor, Ion Creangă, rezuma, în urmă cu mai bine de o sută de ani, esența existenței românului de rând, astfel: „precum am fost eu sărac ieri și alaltăieri și săptămâna trecută și în an și în toată viața, apoi nu am fost de când sunt“. Savoarea și valabilitatea zicerii hâtrului povestitor de la Humulești se păstrează intacte chiar și astăzi. N-am s-o iau, precum Dandanache al lui Nenea Iancu, chiar de la „pașopt“, dar dacă e să ne uităm fugitiv pe istoria recentă a României, când n-a fost război, a fost comunism, când n-a fost comunism a fost tranziție și când credeam că am scăpat și de asta, a venit criza.

Cel mai simplu e să ne considerăm un popor nenorocos, pur și simplu, și să dăm vina, așa cum am mai povestit și în alte rânduri, pe dictatură, pe Europa, pe America, pe China și pe mafia locală. Acum, dacă stăm să ne gândim, a cui o fi vina că România se apropie ușor-ușor de faliment într-o perioadă în care Europa se scutură de criză precum un câțel de apă, după o baie? Dar nu doresc să caut vinovați pentru situația actuală, că nu mă pot lăuda că am toate răspunsurile. Păstrând, însă, ideea câinelui în apă, de ce nu ne-am gândi, că, totuși, criza asta poate constitui o adevărată baie binefăcătoare pentru o piață care s-a umflat prea mult și prea repede?

Bineînțeles, există și victime colaterale, care nu merită soarta de a dispărea de pe o piață instabilă din toate punctele de vedere. Rezultatele parțiale ale „Întrebării lunii“ lansate de Ziua Cargo, și anume dacă afacerea operatorului va mai rezista până la sfârșitul anului, arată că 35% dintre respondenți se așteaptă să dispară, 34% vor rezista, dar cu reorganizare, 29% chiar se află în dezvoltare iar 2% n-o să aibă probleme chiar și fără modificări. Așa cum se poate desprinde și din exemplele pe care încercăm să vi le oferim în fiecare număr al revistei noastre, deși situația generală pe piață are diverse nuanțe de gri (spre negru), există încă multe companii care se dezvoltă, în ciuda crizei economice și politice. Și tocmai prin aceste exemple încercăm să venim în ajutorul dvs, cititorii noștri, pentru a vă motiva și pentru a vă oferi câteva dintre instrumentele necesare supraviețuirii.

Desigur, pot exista și argumente de genul „da, dar cei care găsesc resurse de dezvoltare fac parte dintre privile-



giații care au în spate grupuri puternice la nivel internațional“. Este un argument valabil numai în anumite cazuri. Este, într-adevăr, ușor pentru unii dintre multinaționali cu operațiuni pe mai multe piețe locale, dar sunt foarte multe exemple de companii pur românești care au găsit în interior resursele de a rezista, de se adapta, chiar de a se dezvolta. E drept, nu e ușor pentru nimeni. Toată lumea se plânge... dar când nu ne-am plâns? Totul e, chiar dacă ne plângem, să mergem mai departe.

Revenind la victimele „războiului crizei“, așa cum am mai menționat, sunt mulți cei care merită o soartă mai bună. Dar sunt mulți și cei care lucrează incorect, merg la dumping și trag tepe monumentale partenerilor de afaceri din diferite domenii. Bineînțeles, în orice pădure au existat, sunt și vor exista mereu uscături, iar criza nu poate curăța piața de una singură de tot ceea ce înseamnă incorectitudine. Dar ne așteptăm ca, atunci când va răsări din nou soarele și pe „ulița“ transporturilor românești (pentru că este inevitabil să se întâmple așa, chiar și după cele mai negre nopți... polare), afacerile sănătoase, dinamice, serviciile de calitate, la nivel occidental, toți cei care știu să își calculeze costurile, să își reducă cheltuielile și să elaboreze un preț corect din punct de vedere concurențial și al afacerii, vor deține ponderea. Măcar pentru o vreme.

În fond, nu trebuie să uităm că întotdeauna întunericul pare mai dens înainte de răsărit.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziucargo.ro

ȘTIRI

6

ÎNTREBAREA LUNII

Despre bani

7

INTERVIU

S-a modificat Legea Transporturilor
 Interviu cu Eusebiu Pistru, secretar de stat în
 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

8

**CONCURS**

- RTCY 2010 - CONTINENTAL
Votează câștigătorul! 10-12
- Aquila
Toleranță zero pentru greșeli 14-15
- Com Divers Auto Ro
Transportul - rampă de lansare 16-17
- Groep H. Essers
O afacere clădită pe respect 18-19
- GTI Logistic
Cum să faci profit din transportul intern 20-21
- OTZ Logistics Group
Un business cu atitudine 22-23
- Ștefi Spedition
Există viitor pentru afacerea pură
de transport 24-25
- Vectra International
Nimic la întâmplare 26-27

SITE-UL LUNII

- www.eftm.eu
Mai mult decât o bursă de transport 28-29

INTERVIU

- Expeditorii își fac patronat 30-31

CONSULTANȚĂ

- Despre TVA 32-33

LANSARE

Vito și Viano revin în forță

34-37

**INTERVIU**

Ofensiva Mercedes-Benz

38

LANSARE

Noul Caddy intră în scenă

40-43

**LOGISTICĂ**

Piața se dezmoștește

44

STUDIU DE CAZ

BEST PRACTICES

Shell Chemicals Europe și Bertschi SA,
o colaborare de succes

46-49

CONCURS

- Măsoară-ți cunoștințele de logistică! (10) 50-51

FOCUSCea mai mare parcare din Vestul Capitalei, pe
platforma fostei Autogări Militari

52

CONSTRUCȚII DIN STICLE GOALE



ZARDA

ȘANTIER

ȘTIRI

54

FOCUS

83 din 457 de unități școlare din Capitală, fără autorizație 56-57

FOCUS

Noua Piață Obor, în prag de inaugurare 58-59

OFERTE

Autogredere 60-61



INEDIT

Construcții din sticle goale 62-64

2014 s-a transformat în 2013



ZARDA

PASAGERI

ȘTIRI

66

STATISTICI

Un parc (relativ) modern 67

ACTUALITATE

2014 s-a transformat în 2013 68-69

PIAȚĂ

Călărași
Puternici împreună 70-73



HOROSCOPI DE CĂLĂTORIE

15 septembrie - 15 octombrie 2010 74

MAI BINE DECÂT SE AȘTEPTA PIAȚA

Se pare că, la nivel internațional, volumele de mărfuri nu au „trădat” încrederea expeditorilor europeni nici pe timp de vară, când și în condiții normale, fără criză economică, lucrurile se mișcă mai cu încetinitorul. Ba chiar mai mult, după ce că a rămas stabilă, creșterea a fost și un pic mai mare decât estimările operatorilor de pe piață. Acestea sunt concluziile Indexului European de Expediție, realizat lună de lună de către Banca Daneză. Astfel, valoarea indexului a fost de 61, mai bună decât



50, cât s-a înregistrat în august anul trecut și decât valoarea anticipată, în urmă cu două luni, de către participanți - 54. Pe baza acestor evoluții, operatorii au toate motivele să fie optimiști pentru următorul trimestru, estimările pentru următoarea perioadă vizând un index de 74.

TESTE DE OPERARE VOLVO BIO-DME

Volvo Trucks este primul constructor din lume care utilizează Bio-DME (di-metil-eter) ca și combustibil. Recent, a avut loc, în Stockholm, inaugurarea unei stații de alimentare DME a distribuitorului de combustibili Preem, iar primele camioane Volvo propulsate cu acest carburant au intrat în operațiunea comercială. Conform declarațiilor constructorului suedez, Bio-DME produce cu 95% mai puține emisii de CO₂ în comparație cu combustibilul diesel convențional. Testele în practică vor dura peste 2 ani, scopul fiind demonstrarea potențialului unei investiții la scară largă în DME produs din biomasă. Proiectul include întregul lanț de operațiuni, de la biomasă, producție de carburant, distribuție, stații de alimentare, camioane și firme de transport. Volvo Trucks contribuie la proiect cu camioane FH care vor fi testate de operatori din diverse regiuni ale Suediei, iar producția va fi asigurată de Chemrec, Grupul Volvo, prin subsidiara Volvo Technology Transfer, fiind unul dintre acționarii acestei companii. Preem va pune la punct stațiile de alimentare, iar companiile de transport care vor testa această tehnologie sunt Green Cargo, DHL, Posten Logistik și Volvo Logistics, prin J-Trans. În

această toamnă, Preem va deschide stații de alimentare și în Göteborg, Jönköping și Piteå.

Teoretic, în Uniunea Europeană, este posibil ca Bio-DME să înlocuiască jumătate din consumul de diesel pentru transportul greu până în 2030. Totul depinde, însă, de evaluările în urma testelor de operare și de deciziile pe termen lung ale autorităților.

VREM SĂ MUNCIM ÎN UE

Europarlamentarul Adriana Țicău a solicitat Comisiei și Statelor Membre eliminarea barierelor în calea liberei circulații a lucrătorilor români și bulgari. Libera circulație a persoanelor este unul din principiile fundamentale ale Uniunii. Realizarea Pieței Interne se bazează pe libera circulație a lucrătorilor, iar mobilitatea forței de muncă este o condiție esențială pentru reducerea șomajului în UE. Adriana Țicău a subliniat că „nu trebuie folosită criza economică drept pretext pentru a aplica în continuare măsurile tranzitorii ce restricționează libera circulație a lucrătorilor români și bulgari. De asemenea, atrag atenția că Statele Membre trebuie să acorde prioritate cetățenilor din statele membre UE în fața forței de muncă provenite din afara Uniunii”, a precizat

Adriana Țicău.

Barierile existente în calea liberei circulații a lucrătorilor din România și Bulgaria pot conduce la muncă nedeclarată și la „dumping” social, iar ridicarea acestor bariere îi va proteja în egală măsură atât pe lucrătorii migranți, cât și pe cei autohtoni.

Intervenția eurodeputatei a avut loc în plenumul Parlamentului European reunit la Strasbourg, în cadrul dezbaterii privind „Libera circulație a lucrătorilor - restricții temporare care afectează cetățenii români și bulgari pe piața forței de muncă din Uniunea Europeană”.

CAMIOANE SCANIA PENTRU NATO

Scania a semnat o înțelegere cu Agenția NATO de Întreținere și Aprovizionare (NAMS) pentru livrarea către



armata din Luxemburg a 31 camioane cu tracțiune integrală, 13 dintre ele având protecție balistică și anti-mină. Este vorba despre vehicule Scania G 480 8x8, care vor fi utilizate în special pentru misiuni de menținere a păcii. 28 vor fi echipate cu hooklift și 3 cu caroserii destinate misiunilor de salvare și recuperare. Livrările vor avea loc de-a lungul anului 2011.

În paralel, Administrația Suedeză pentru Materiale de Apărare (FMV) a comandat 88 camioane logistice, dintre care 4 vor fi echipate pentru trainingul șoferilor. 80 unități vor fi model G 400 6x2 cu hooklift, iar 8 P 400 8x2 cu macara și platformă. Livrările sunt planificate pentru primul trimestru al anului viitor. Scania a livrat vehicule conform specificațiilor NATO începând cu anul 1998, cele mai mari comenzi venind din partea Olandei și Franței.

Spune-ți părerea!

Despre bani

Considerați că este necesară reintroducerea condiției de capacitate financiară de 50.000 de euro în cazul caselor de expediții?

1. Da
2. Nu

Puteți transmite comentariile dumneavoastră direct pe site-ul www.ziuacargo.ro la secțiunea „Întrebarea Lunii”.

ZIUA
CARGO

Piața se mișcă

Lucrurile se așază pe piață după un model nou. Nimeni nu-și mai pune problema că va continua după modelul în care a

funcționat până acum. Și chiar dacă procentul celor care nu vor mai putea rezista până la finalul anului este mare (35% dintre re-

spondenți), cei care își vor putea continua activitatea sunt mai mulți (63%) și, foarte interesant, 29% dintre cei care au răspuns la sondajul lansat de Ziua Cargo prin intermediul întrebării lunii august se află în dezvoltare.

Ghid de conversație între casele de expediție și companiile de transport

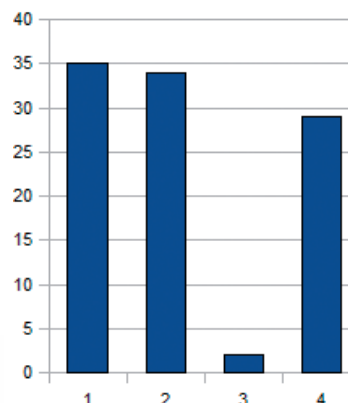
- ✓ o aplicație care vorbește pe limba transportatorilor
- ✓ cel mai mare număr de membri din Sud-Estul Europei
- ✓ cea mai frecventată aplicație de profil din Sud-Estul Europei
- ✓ peste 5000 de mărfuri transportate zilnic între Vestul și Estul Europei
- ✓ cele mai multe camioane libere din zona Sud-Est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

Facuta de transportatori, pentru transportatori

BursaTransport.com

Mai rezistă afacerea dumneavoastră de transport până la sfârșitul anului?

1. Nu (23 de răspunsuri: 35%)
2. Da. Dar trebuie să mai renunț la o parte din oameni și din mașini (22 de răspunsuri: 34%)
3. Da. Fără nici o modificare de structură (1 răspuns: 2%)
4. Da. Ne aflăm în dezvoltare (19 răspunsuri: 29%)





S-A MODIFICAT Legea Transporturilor

Noutățile pe care le aduce modificarea Legii Transporturilor prin Ordonanța 27 din 30 august și prin modificarea normelor de aplicare a actului normativ sunt

multiple. Au fost prelungite programele de transport persoane în trafic județean și interjudețean, s-au impus condiții suplimentare la licențierea caselor de expediții și s-a creat un registru electronic al conducătorilor auto. Dar mai multe despre lucrurile la care trebuie să ne așteptăm în perioada următoare am aflat de la Eusebiu Pistru, secretar de stat în Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Ziua Cargo: Modificarea OUG 109 și prelungirea programelor de transport în trafic regulat reprezintă elemente discutate îndelung. Ce ne puteți spune despre modul în care s-a ajuns la forma finală?

Eusebiu Pistru: Urmare multiplelor solicitări ale organizațiilor patronale ale operatorilor de transport pentru modificarea OUG 109/2005 privind transporturile rutiere, s-a stabilit, de comun acord, să se întocmească o nouă Lege a transporturilor rutiere. Având în vedere termenul lung de apariție a unei astfel de legi, în urma discuțiilor purtate în comisia de dialog social din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, s-a convenit ca solicitările cele mai importante să fie transpuse într-o ordonanță a Guvernului.

Care sunt elementele de noutate pe care le aduce Ordonanța de modificare a OUG 109? Dar normele ei de aplicare?

În primul rând, stabilește prelungirea actualelor programe de trans-

Mai multe detalii privind noutățile pe care le aduc modificările Legii Transporturilor pe segmentul de transport persoane puteți citi în paginile 68-69.

port prin servicii regulate în trafic județean și interjudețean până la data de 30 aprilie 2013. De asemenea, stabilește condiții (onorabilitate, capacitate financiară, competență profesională, bază materială) pentru accesul la activitățile conexe transportului rutier, respectiv pentru autogări și companiile care intermediază operațiuni de transport, introducându-se, în paralel, sancțiuni pentru efectuarea de transporturi cu vehicule care prezintă defecțiuni tehnice majore și/sau periculoase, printre care și ridicarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reținerea plăcuțelor cu numerele de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Alte modificări legislative se referă la încredințarea ARR a atributului de efectuare a controlului respectării masei totale maxime autorizate, precizată în certificatul de înmatriculare a vehiculelor și la stabilirea unor sancțiuni pentru cei care nu respectă aceste limite, printre care și imobilizarea vehiculului. S-a decis, în paralel, înființarea registrului electronic al conducătorilor auto, în care vor fi înscrise toate datele acestora. Tot ca o noutate, s-a dat posibilitatea autorității competente (MTI) să stabilească prin norme criteriile și modul de fixare a încărcăturii în vehicul, precum și modalitatea de verificare și respectare a acestora.

Vă mulțumim pentru timpul acordat.

Meda BORCESCU
meda.borcescu@ziucargo.ro

Casele de expediții obligate din nou să facă dovada celor 50.000 de euro

Noile reglementări privind transportul rutier introduc condiții noi de licențiere a caselor de expediții, care implică existența unei baze materiale, competența profesională, onorabilitatea și capacitatea financiară. Conform normelor de aplicare a noii ordonanțe, aflate în dezbateri la Ministerul Transporturilor, la data închiderii ediției, condiția de bază materială se consideră îndeplinită dacă întreprinderea face dovada deținerii cu orice titlu a unui spațiu pentru desfășurarea activității, cea de competență profesională dacă persoana responsabilă pentru activitatea de intermediere deține certificat de persoană desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier de mărfuri și/sau persoane, în timp ce, pe segmentul de capacitate financiară, se revine asupra obligativității existenței scrisorii de garanție sau de asigurare pentru răspundere civilă pentru activități conexe, în valoare de minimum 30.000 euro pentru transporturi rutiere naționale și 50.000 euro pentru transporturi rutiere internaționale. Pe de altă parte, condiția de onorabilitate va fi îndeplinită dacă persoana responsabilă pentru activitatea de intermediere nu a fost condamnată pentru infracțiuni grave, inclusiv în domeniul comercial și nu a îndeplinit funcția de persoană desemnată pentru un operator de transport sau o întreprindere care a fost sancționat/sancționată pentru încălcări grave ale legislației cu privire la condițiile de plată și de angajare și condiții de desfășurare a operațiunilor de transport rutier.



CENTRU DE PREGĂTIRE ȘI PERFECTIONARE A PERSONALULUI
DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

Ș C O A L A
PROFESIONIȘTILOR
D E E L I T Ă

tel.: 0372-777.222, 021-348.45.09
0266-310.333, 021-348.45.11

fax: 0266-310.662, 021-348.45.11

e-mail: office@ifptr.ro

www.ifptr.ro

www.profitraining.ro

FORMARE/ATESTARE

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

pregătire profesională în vederea obținerii atestatorilor
și certificatelor de competență/calificare profesională

PROFITRAINING

- ▶ training de siguranță rutieră (Safety Drive)
- ▶ conducere economică/ecologică (EcoDrive)
- ▶ tehnici de conducere/exploatare rațională

pregătire și perfecționare continuă a șoferilor în
practica conducerii și exploatării autovehiculelor

Romanian Transport
Company of the Year 2010

Continental 

Votează câștigătorul!

AQUILA



Șapte finaliști
așteaptă votul
dumneavoastră
pentru a avea
șanse cât mai mari
la câștigarea
titlului „Romanian
Transport Company
of the Year 2010 -
Continental“.

Reamintim faptul că firma ce va câștiga premiul întâi va participa anul viitor la competiția internațională „European Transport Company of the Year“.

Un lucru este cert: oricare dintre cei șapte finaliști merită să reprezinte România la concursul european, fiind companii ce oferă importante exemple de bune practici în transporturi.

Procedura de vot

Toți cititorii revistei Ziuă Cargo sunt invitați să voteze câștigătorul și, pentru că internetul a devenit un instrument utilizat de toată lumea, procesul de vot se va desfășura pe website-ul revistei - www.ziuacargo.ro. De asemenea, se poate vota prin intermediul formularului de vot inserat în acest număr al revistei.

Astfel, fiecare cititor va acorda 10 puncte companiei pe care o consideră cea mai potrivită pentru a câștiga concursul, 6 puncte pentru locul doi, 4 puncte pentru locul trei, 3 puncte pentru locul patru, 2 puncte pentru locul cinci, respectiv 1 punct pentru locul șase. Pentru ca votul să fie unul valid, trebuie respectată această procedură, fiecare cititor având dreptul să voteze o singură dată. În plus, vor trebui completate datele de contact ale celui care votează, pentru că, în ziua decernării premiilor, va fi organizată o tombolă cu premii surpriză pentru participanții la procesul de vot.

Votul cititorilor are o pondere de 50% pentru rezultatul final, un juriu format din specialiști fiind responsabil pentru restul de 50%.

Juriul este alcătuit din: Iancu Crăciunoiu - director general al Autorității Rutiere Române, comisar șef Cristian Călin - director adjunct Direcția Rutieră IGPR, Marin Lepădatu - director general IFPTR (In-

ZIUĂ
CARGO

CONCURS

stitutul de Formare Profesională în Transporturi Rutiere), Ionuț Simion - partener PricewaterHouse Coopers, Cristian Fugaciu - director general MARSH, Adriana Pălășan - vicepreședinte ARILOG (Asociația Română de Logistică), Vasile Ștefănescu - președinte COTAR, Augustin Hagiu - președinte FORT, Radu Dinescu - secretar general UNTRR, Radu Borcescu - redactor șef Ziua Cargo.

Concert Marcel Pavel

O tombolă va fi organizată și pentru cei prezenți la festivitatea de premiere, ce va avea loc pe data de 28 octombrie în București, la Palatul Parlamentului. Concertul susținut de Marcel Pavel, Nico, Getic Band și alți artiști va completa această sărbătoare dedicată transportatorilor. Prezentator al evenimentului va fi Gina Pistol.

Prezența în sală se va face pe bază de rezervări. Costul unui bilet este de 150 lei, toate sumele încasate în acest fel fiind donate unei fundații pentru ajutorarea copiilor cu handicap locomotor. Rezervările în vederea participării au început și vor continua în limita locurilor disponibile.

Repererele calității

Principalul scop al „Romanian Transport Company of The Year 2010 - Continental“ este acela de a demonstra că se poate!



În ciuda perioadei dificile pe care o traversăm, există afaceri de transport care supraviețuiesc și chiar se dezvoltă, respectând regulile impuse de legislație și, totodată, asigurând prestarea unui serviciu de transport de calitate, în condiții de siguranță.

Comaniile finaliste sunt exemple în acest sens și nu sunt singurele. Elita transportatorilor români este cea care trebuie să schițeze repererele ce trebuie avute în vedere atunci când vorbim despre calitate în transporturi.



ȘTEFI SPEDITION



Concursul organizat de către Ziua Cargo este un instrument pus la dispoziția pieței de transport, pe de o parte pentru a arăta clienților de transport toate elementele importante care definesc acest serviciu (prețul nu este singurul aspect care contează), iar pe de altă parte, pentru a demonstra că se poate realiza transport de calitate respectând regulile jocului. Autoritățile trebuie să înțeleagă că legile pot fi respectate și într-o atribuția lor să se asigure că acest lucru se întâmplă, iar miza este asigurarea unui cadru concurențial corect, capitol la care, trebuie să recunoaștem, suferim mult. Finaliștii din acest an și cei de la următoarele ediții reprezintă exemple funcționale despre cum se poate respecta legislația și chiar asigura un nivel superior de siguranță, prin proceduri moderne, prin instrumente de ultimă oră, printr-un control precis al fiecărui aspect al activității.

Cei șapte finaliști merită votul dumneavoastră și, chiar dacă sunt nume binecunoscute în lumea transporturilor, vă invităm ca, înainte de a vota, să citiți o scurtă prezentare a activității lor. Prezentările sunt publicate în ordine alfabetică, în funcție de numele companiei. Acestea fiind spuse, vă invităm la vot! Părerile dumneavoastră contează!

Radu BORCESCU
 radu.borcescu@ziuacargo.ro

Vă invităm la Gala premiilor de Transport

Romanian Transport
Company of the Year 2010

Continental 

Câștigă prestigiu... dar și premii surpriză!

28 octombrie 2010,
Palatul Parlamentului, BUCUREȘTI

Vom petrece o seară specială, plină de surprize, alături de
Marcel Pavel, Nico, Getic Band și dansatori profesioniști

Parteneri



Premiul pentru
siguranță rutieră



Premiul pentru protecția mediului



Premiul pentru
popularitate

Organizator



Aquila Toleranță zero pentru greșeli

Să găsești întotdeauna soluții la solicitările clienților, să accepți și chiar să depășești indicatorii de performanță doriți de aceștia, să ai șoferi bine pregătiți și să îți îmbunătățești continuu procedurile interne sunt câteva dintre secretele ce stau la baza dezvoltării Aquila, o companie care și-a mărit flota cu peste 100 de camioane anul acesta.

Dezvoltarea companiei este cu atât mai apreciable cu cât are loc în plină criză economică și, în plus, Aquila și-a crescut activitatea în special pe transportul comunitar, demonstrând faptul că firmele românești pot face față cu succes cerințelor de pe piețele Vest europene.

„Anul acesta și anul trecut, piața de transport a fost mai relaxată. Multe companii de transport din Europa au preferat să își reducă sau chiar să își suspende activitatea și, astfel, cererea de transport pentru cei rămași pe piață nu a fost foarte scăzută. Însă mulți clienți au profitat de scăderea volumelor de mărfuri, nu neapărat pentru a reduce tarifele de transport, dar pentru a solicita servicii mai bune în aceiași bani. Pentru noi, acest lucru a însemnat și un pas înainte. Am fost obligați să ne îmbunătățim

serviciile. Și înainte ofeream servicii de calitate, dar astăzi am devenit extrem de atenți și asta ne și diferențiază față de concurenții noștri“, a precizat Bujor Stănescu, manager de logistică Aquila.

Performanțe peste cerere

Tendențele pieței sunt clare, printre ele numărându-se menținerea unor stocuri cât mai mici și o planificare cât mai bună a activității în depozite. În acest sens, pretențiile clienților sunt tot mai mari iar transportatorii sunt obligați să se adapteze.

Fiecare client are propriul set de indicatori de performanță, pe care furnizorii de servicii de transport trebuie să îl respecte.

„Atunci când un client are o țintă de performanță extrem de ridicată, facem tot posibilul să ne plasăm puțin peste. Și dacă reușim acest lucru, implementăm respectivele proceduri pentru toți clienții. Există clienți care doresc, de exemplu, o performanță de 97% pentru «departure on time», iar pe primele două trimestre am avut 100%. În ceea ce privește sosirea la timp, am avut pentru toți clienții performanțe ce depășesc 99,3%. Realizăm inclusiv transporturi în sistem de mărfuri expres, unde suntem monitorizați la sfert de oră. Orice întârziere trebuie raportată în timp real“, a spus Bujor Stănescu.

Dispeceratul joacă un rol esențial. Acesta trebuie să monitorizeze camioanele, să fie proactiv, să raporteze incidentele în timp real... Mai mult decât atât, Aquila nu permite șoferilor să depășească timpii de conducere. Cei care se ocupă de managementul traficului, pe lângă faptul că monitorizează poziția camioanelor,



Bujor Stănescu,
manager de logistică
Aquila:

„Afacerea de transport este tot mai dificilă de la un an la altul, iar acest lucru duce la creșterea calității. Astăzi, transportatorii oferă servicii care nu erau de conceput cu câțiva ani în urmă. Piața a venit cu solicitări tot mai multe și mai complexe, iar transportatorii care au găsit soluții de adaptare s-au dezvoltat. Cu 15 ani în urmă, o cursă București-Viena și retur se făcea în medie în 5 zile. Astăzi, București-Viena se face în 18 ore, iar marja de profit a devenit mult mai mică“.



țin legătura cu clienții, fac planificări, supraveghează și programul de lucru al șoferilor. Și pentru a oferi clienților o imagine completă asupra activității, Aquila a decis să trimită acestora, de două ori pe zi, informări legate de poziția camioanelor și statusul acestora, ce include și timpul pe care șoferul îl mai are la dispoziție pentru condus.

Gestionarea atentă a flotei asigură parcurgerea unui minim de 12.000 km/lună pentru fiecare camion Aquila, existând cazuri când se ajunge la 18.000 km/lună.

„Avem 180 de camioane care merg pe comunitate și anul acesta am avut un singur accident produs din vina șoferilor noștri. În plus, nerespectarea timpilor de odihnă poate reprezenta un motiv pentru societățile de asigurări de a nu plăti eventualele pagube rezultate în urma unui accident. Costurile determinate de respectarea timpilor de conducere și odihnă sunt înțelese și acceptate de către clienții noștri“, a precizat Bujor Stănescu.

Flotă în creștere

Anul acesta, Aquila a achiziționat 120 de camioane, dintre care doar 25 reprezintă o înlocuire.

„Clienții pe care îi avem au solicitat o suplimentare a flotelor



care îi deserveșc și, în plus, anul acesta am câștigat trei noi clienți pentru transporturi intracomunitare. Preferăm ca transporturile internaționale să le facem într-o cât mai mare proporție intracomunitar, deoarece România este o origine neatractivă - se plătesc tarife care nici măcar nu acoperă costurile. Căutăm să ne concentrăm pe acest sistem în care le alocăm clienților miniflote (de la 5-6 camioane în sus). Avem clienți cărora le-am alocat 40 de camioane, iar alții vor ajunge la 70-80“, a declarat Bujor Stănescu.

Activitatea desfășurată de Aquila necesită menținerea unei flote tinere de camioane, cu un consum mic de carburant, costuri reduse de întreținere și norme de poluare la cel mai înalt nivel, lucru ce asigură inclusiv taxe mai mici. În plus, fiabilitatea este un factor determinant în momentul achiziției.

„Defectarea unui camion ne poate provoca probleme serioase. Avem client la care o întârziere de 15 minute reprezintă incident, atât la încărcare, cât și la descărcare și trebuie date numeroase explicații privind cauzele întârzierii, cât și măsuri luate pentru a nu mai apărea o asemenea problemă“, a explicat Bujor Stănescu.

Astăzi, Aquila are o flotă de 340 de camioane, pe lângă transportul internațional compania oferind în România distribuție națională.

„Flota de transport intern va fi suplimentată anul viitor cu 10-15 camioane și probabil că va trebui, totodată, să o mai înnoim. Suntem, de asemenea, în plin proces de reumplere a depozitelor, prin aducerea de noi clienți, pentru că avem o anumită capacitate disponibilă“, a precizat Bujor Stănescu.

Șoferi competitivi

La ora actuală, Aquila are 320 de șoferi pe internațional și 150 pe intern, angajările fiind realizate cu atenție. În plus, în prima săptămână de la angajare, șoferii parcurg un curs ce cuprinde un instructaj complex privind activitatea în cadrul firmei.

„Perioada de criză a fost bună pentru transportatorii mari din România, măcar din prisma faptului că s-a reglat piața muncii. Noi nu am scăzut veniturile șoferilor și reușim să angajăm mai ușor șoferi și să realizăm o selecție calitativă. În plus, șoferii noștri sunt plătiți ceva mai bine decât la alte firme și, în ultimele 18 luni, mai puțin de 10 șoferi au plecat din firmă la inițiativa lor“, a arătat Bujor Stănescu.

Unul dintre cele mai importante aspecte legate de șoferi este consumul de combustibil. La fel ca și în cazul celor mai multe companii de transport, șoferii de la Aquila au la ora actuală un consum normat, în care trebuie să se încadreze, care ține cont de încărcare și drumurile parcurse. Însă sistemul se va schimba în curând.

Tot mai multe autovehicule sunt dotate cu un sistem de management al flotei care oferă inclusiv date legate de consum și, după finalizarea acestei investiții, va fi utilizat consumul real oferit de acest sistem, renunțându-se la consumul normat.

Îmbunătățirea performanțelor este unul dintre obiectivele Aquila. O investiție importantă aflată în derulare este legată de implementarea, până la sfârșitul anului viitor, a unui TMS (transport management system) performant.

Radu BORCESCU
 radu.borcescu@ziuacargo.ro



Transportul - rampă de lansare

Atunci când o afacere atinge anumite dimensiuni, apar oportunități de a aborda și alte direcții, mai mult sau mai puțin legate de activitatea de bază. Com Divers Auto Ro a decis ca, pe lângă transport, să dezvolte și alte activități, și a făcut-o astfel încât fiecare dintre acestea să fie rentabilă.

Firma Com Divers Auto Ro a apărut la finalul anului 1994, însă a demarat activitatea de transport ceva mai târziu, în 1996, până la acel moment ocupându-se de comercializarea pieselor de schimb auto. La ora actuală, compania mai dispune și de un service auto bine pus la punct, realizează intermediari în transporturi și va demara distribuția de carburant și construcția unui depozit.

Organizarea este importantă, dar și imaginea contează

Astăzi, Com Divers Auto Ro este un transportator binecunoscut pe piață, având 154 de camioane cu o vârstă medie cuprinsă între 2,5 și 3



*Alexandru Popa,
director adjunct
transport
Com Divers Auto Ro:*

„Căutăm ca mereu să existe un plus de 10% de șoferi față de numărul de mașini, pentru a suplini fluctuațiile de personal. În plus, avem multe solicitări pentru curse rapide, unde este nevoie să trimitem un echipaj dublu. În momentul de față, se pregătește extinderea flotei cu încă 10 camioane, după ce, de la începutul anului, au fost achiziționate deja 10 camioane“.

ani și 170 de șoferi angajați. Compania s-a specializat pe transportul internațional pentru industria auto, iar recent au fost achiziționate și 7 silo-truck-uri, numărul lor urmând să ajungă la 10 în acest an.

Strategia firmei a fost aceea de a-și concentra activitatea pe regiuni care, la prima vedere, par mai puțin atractive din punct de vedere al transportului. Este vorba despre anumite zone din fostele țări Peco precum Cehia, Slovacia, Polonia, Ungaria, Austria, existând însă și curse în nordul Italiei, Franța, Belgia. În ultimii 4 ani, s-a dezvoltat tot mai mult activitatea pe relația Turcia.

Întreaga flotă Com Divers Auto Ro este monitorizată prin GPS, iar în momentul acesta se lucrează și la o soluție pentru monitorizarea consumului de motorină.

Clienții pot vizualiza, la rândul lor, poziția camionului.

În ciuda crizei economice, Com Divers Auto Ro și-a crescut numărul clienților, precum și volumul de mărfuri transportate; prețurile, însă, sunt mai scăzute ca în perioada de dinainte de criză, cu până la 10%.

„Din punct de vedere al clienților, am mai renunțat la câțiva care au avut probleme financiare sau cu care nu s-a putut negocia. La termenele de plată, am

încercat să rămânem la același nivel pentru a nu avea probleme legate de cash-flow. Pe noi, criza ne-a prins cu una dintre cele mai mari investiții în plină derulare - noul sediu, care a fost început în 2008 și finalizat la sfârșitul lui 2009. A trebuit să terminăm această investiție, chiar dacă acest lucru a însemnat înghețarea altor proiecte pe care le aveam, precum dezvoltarea unui spațiu de depozitare“, a explicat Alexandru Popa, director adjunct transport Com Divers Auto Ro.

Multe firme de transport neglijează avantajele pe care le poate aduce investirea în realizarea unei imagini proprii. Nu este și cazul Com Divers Auto Ro, o companie care a știut să iasă în evidență prin toate mijloacele pe care le-a avut



Gata oricând de intervenție

Specificul transporturilor pentru industria auto a determinat Com Divers Auto Ro să își creeze sisteme care să răspundă rapid solicitărilor clienților. Printre acestea se numără, de exemplu, faptul că firma menține 24 de ore din 24 două echipaje de șoferi și mecanici, ce pot interveni pe o rază de 2.000 km. Astfel, eventualele accelerări la descărcare, solicitate de clienți, sau defecțiuni tehnice pe traseu pot fi rezolvate fără probleme.



la dispoziție. „Am obținut clienți noi prin reclamă făcută pe site, materiale publicitare în presă și prin faptul că avem o flotă nouă și camioanele inscripționate“, a afirmat Alexandru Popa.

Accent pe pregătirea șoferilor

Com Divers Auto Ro are propriul departament pentru pregătirea șoferilor.

An de an, toți șoferii iau parte la un program de condus economic, preventiv și management al camionului. „Această pregătire a fost pornită acum 3 ani și se face intern. În acest moment, putem elibera autorizații de perfecționare pentru șofer pe mașină de mare tonaj. O dată pe an, toți șoferii trec prin acest curs pentru a se încadra în targetul de consum. Separat, am

mai realizat și un curs de încărcare și ancorare a mărfii și documentație, pentru că fiecare dintre ei trebuie să fie pregătit să facă inclusiv curse în afara UE“, a precizat Alexandru Popa.

Grija pentru pregătirea șoferilor este demonstrată și de faptul că, din momentul angajării și până când un șofer poate deveni titular pe un camion, trece cel puțin o lună și jumătate, timp în care parcurge programul complex de pregătire al Com Divers Auto Ro. În funcție de întreaga activitate, în fiecare an, șoferii sunt premiați, iar analiza activității se face ținând cont de venituri, cheltuieli și incidente. Pentru ca lucrurile să fie cât mai clare, tot ceea ce trebuie să știe un șofer se regăsește într-un manual realizat de Com Divers Auto Ro și care se află la bordul fiecărei mașini.

„O altă regulă a firmei este că fiecare șofer care vine din cursă nu pleacă în alta până nu i se face un raport privind cursa din care s-a întors. După fiecare cursă, mașina este supusă unei inspecții sumare pentru a vedea dacă este pregătită pentru următoarea cursă din punct de vedere tehnic, vizual și al documentelor“, a completat Alexandru Popa.

Pe lângă controlul costurilor legate de motorină (există o țintă de consum în care șoferii trebuie să se încadreze), funcționează și un sistem de monitorizare a anvelopelor, care se face intern de către șefii de coloană. Se urmăresc kilometrii parcurși, aspectul și gradul de uzură, se realizează recanelarea.

Nici achiziționarea de mașini noi nu se face la întâmplare. Când este necesară o asemenea investiție, se realizează înainte un studiu amplitudine privind oportunitatea extinderii flotei sau folosirea camioanelor subcontractate.

Service propriu

Una dintre cele mai importante activități conexe dezvoltate de Com Divers Auto Ro o reprezintă service-ul, prin două unități. Inițial, acesta a fost dedicat flotei proprii, dar acum este deschis tuturor transportatorilor.

„Această latură a activității firmei este una în care s-a investit foarte mult, iar una dintre cele mai importante realizări o reprezintă instalația de ulei, unde totul este controlat și distribuit direct din butoaiele cu ulei la postul de lucru al mecanicilor. Pe bază de cartelă, mecanicul cere o cantitate de ulei care, printr-un sistem complex de țevi și pompe, este livrat în cantitatea exactă cerută și direct la mașină. Astfel, reușim să ținem o evidență precisă printr-un sistem informatic care coordonează acest proces. Pentru protecția mediului, s-a făcut o investiție în fose septice și în sisteme speciale de filtrare și decantare. În cele două unități, se poate lucra simultan la 10 camioane. Totodată, au mai fost deschise linii de ITP și de inspecții pentru tahograf. Sunt 20 de angajați care deservește cele două unități de service. În scurtă vreme, va fi achiziționată și o cabină de vopsit“, a spus Alexandru Popa.

O altă activitate a firmei este reprezentată de comercializarea de piese de schimb și accesorii auto, existând două magazine proprii în acest sens. De curând, Com Divers Auto Ro a deschis și o casă de expediții, pentru că în afară de camioanele proprii mai subcontractează curse pentru aproximativ 40 de camioane, iar vânzarea și distribuția de motorină este o altă activitate a firmei care urmează a fi dezvoltată, firma dispunând de o stație proprie de alimentare.

Alexandru STOIAN

alexandru.stoian@ziuacargo.ro



Groep H. Essers

Respect pentru angajați, respect pentru clienți... respect pentru afacerea de transport în general. Totul desfășurat într-un sistem care nu lasă loc greșelilor, nici măcar atunci când vine vorba despre detalii pe care, la prima vedere, nici măcar nu le-ai lua în calcul.

Diferențele stau în detalii și în modul în care le tratezi. Este părerea lui Marc Paulissen, Country Manager România, Groep H. Essers, o afacere cu acționariat belgian, dar cu angajați români pe plan local, care aduce fără îndoială plus valoare pieței autohtone.

O afacere clădită pe respect

Experiența acumulată de grupul belgian, înființat încă din 1928 de către Henri Essers, a fost adaptată la specificul pieței românești, oferind un model de business cel puțin interesant. Pentru Marc Paulissen, este esențial să îți tratezi angajații cu același respect pe care îl ai față de clienți. Este atitudinea care face posibil ca, în depozitele companiei, stocurile să se afe întotdeauna în parametri corecți, chiar dacă nu găsești camere de luat vederi la tot pasul. De altfel, combinația dintre rețeta corectă de operare în depozit și transport așază Essers într-o poziție de top, unde calitatea face diferența. Fără să fie un furnizor ieftin de servicii, grupul belgian pune accent (inclusiv în România) pe calitate, dezvoltând în acest sens

sisteme care nu lasă nimic la voia întâmplării. Iar ultimii doi ani au însemnat consolidarea activității. „Ne concentrăm pe a ne face treaba din ce în ce mai bine. Nu vrem să creștem foarte repede, fără a avea o bază solidă. În 10 ani, am crescut de la 17 angajați la aproape 450, de la 15 camioane la aproape 250 în prezent, de la un mic depozit de 5.000 mp, la aproape 60.000-70.000 mp. Am pornit de la un centru în Oradea, iar acum avem depozite și în București, Timișoara, Roman și Sibiu. În prezent, vrem să ne consolidăm organizarea și să o facem mai transparentă. Dacă te dezvolti prea rapid, unele lucruri pot scăpa de sub control și nu mai acorzi suficientă atenție detaliilor. Acestea dau, de cele mai multe ori, nivelul serviciilor, aspectele legate de calitate și elemente organizatorice și structurale“, a explicat Marc Paulissen.

Pregătiți din toate punctele de vedere

După o perioadă în care clienții de transport și logistică s-au aflat în expectativă, Managerul pentru România al Essers se așteaptă ca trimestrul IV al acestui an să fie foarte solicitant și aglomerat, iar Essers va fi la locul potrivit pentru a oferi servicii operative de calitate. În Oradea, lucrează, la ora actuală, 15 persoane în cadrul departamentului de planificare a transportului.



Distribuție națională strategică

H. Essers realizează distribuția națională în maxim 48 h în orice punct din țară, pe baza unor centre logistice amplasate strategic:

Oradea	- 39.000 mp
București	- 24.000 mp
Roman	- 1.500 mp
Timișoara	- 1.000 mp
Sibiu	- 500 mp
Cluj	- 800 mp

„Am recrutat în acest scop oameni mai buni, care au cunoștințe nu numai în domeniul transporturilor naționale și internaționale, dar și în domeniul calității serviciilor. Ținând cont că, în ultimii doi ani, nu am mai crescut abrupt vânzările, am decis să dezvoltăm organizarea, sistemele IT și să ne consolidăm poziția pe piață. Probabil că mâine vor intra pe piață jucători mari, care nu sunt satisfăcuți de serviciile competitorilor noștri sau de propria organizare a distribuției ori a activității de logistică și vor apela la noi. Am urmărit să avem o organizare cu suficientă mână de lucru și o bază solidă pentru dezvoltarea ulterioară“. De altfel, Essers se află în prezent în discuții cu companii care au în vedere

externalizarea activităților de logistică și transport, oferind soluții de reducere a costurilor, care pot ajunge până la 30-40%.

Marc Paulissen este de părere că, în multe cazuri, calitatea produselor pe care le regăsim de vânzare este afectată tocmai de nerespectarea condițiilor de transport, depozitare sau manipulare de-a lungul lanțului de distribuție. Essers oferă, însă, și în România, aceeași calitate a serviciilor ca în Vest, mărfurile putând fi urmărite de clienți în timp real prin intermediul internetului atât în depozit cât și pe parcursul transportului. „Investim foarte mult în IT. Essers are o echipă de 30-40 persoane angajate permanent în interiorul companiei, care lucrează zilnic la administrarea sistemelor IT și la îmbunătățirea lor. Clienții pot să verifice nu numai unde este marfa, dar și în ce condiții este transportată sau depozitată“, a explicat Marc Paulissen.

O flotă în creștere

În prezent, Grupul Essers are aproximativ 350 de șoferi români de camion, dintre care 130 lucrează în transportul național, iar restul pe plan internațional. În ceea ce privește flota, Essers are în România 130 de camioane de 40 t, la care se adaugă

alte 65 de vehicule între 1,5 și 10 t. Din punctul de vedere al vehiculelor grele, de la 1 ianuarie 2010 și până în prezent, parcul a fost majorat cu 30-35 unități, în timp ce flota de distribuție a crescut de la 40 la 65 de vehicule. Grupul Essers nu realizează, însă, numai transport rutier, operând trei trenuri pe săptămână din Belgia către Oradea - adică 75-80 sau 90 de containere de 40 de picioare. Iar dacă locomotiva aparține altui operator, vagoanele, trenul în sine, se află în proprietatea Centrum - Essers. De menționat că Oradea este folosită ca hub de import nu numai pentru bunurile pentru România, ci și pentru Bulgaria, Turcia și Grecia, trenul fiind utilizat ca o conexiune între Vest și Est. Iar ținta este ca, până la sfârșitul anului, să existe zilnic sosiri și plecări din Oradea.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro



„În primul rând, pentru a motiva angajații, trebuie să îi respecti și să respecti ceea ce pot face. De exemplu, la angajarea șoferilor, trebuie să îți dai seama unde sunt potriviți: la conducerea

Marc Paulissen, despre motivarea angajaților

încredere în oamenii tăi. Discutăm cu ei și îi responsabilizăm (ceea ce nu este ușor), nu îi supraveghem sau verificăm «polițienește». Încercăm să nu schimbăm camioanele între șoferi, pentru că pentru mulți camionul este casa lor, trăiesc acolo, dorm acolo, îl folosesc în fiecare zi. Este vorba, în primul rând, de factorul uman, de respectul față de angajat și, în al doilea

ce ar trebui să îmbunătățească. Nu luăm bani de la oameni (penalizări) dacă au un consum mai mare sau dacă uzează anvelopele mai mult, pentru că îi vor lua înapoi. Este o reacție umană. Dacă iei bani de la șofer, de fapt iei bani de la familia lui. Ținem cont, însă, de șoferii care fac economii, iar atunci când vin camioane noi, sunt primii pe listă. De asemenea, au avantaje legate de perioada de concedii. Factorul uman contează foarte mult. Nu vrem să facem diferențe între șoferi, dar cei care au o prestație foarte bună și sunt peste obiectivele pe care le stabilim trebuie să se bucure de anumite avantaje. Chiar dacă mulți dintre competitorii noștri au profitat de această perioadă și au concediat angajații

scumpi pentru a angaja unii ieftini, noi nu credem într-o astfel de «strategie». Probabil în cazul unor companii cu mai mulți acționari, există presiuni pentru că vor profituri, indiferent de situație, dar în cazul nostru, o companie de familie, nu se pune problema așa, nu vrem profituri cu prețul acesta. Nu vrem să ne înșelăm sau să ne trădăm oamenii. Eu nu pot să fac ceea ce fac acești oameni, deci merită respectul meu. Și respectul se traduce, de asemenea, la nivel de detaliu. Nu e vorba numai să plătești oamenii la timp. De exemplu, în decembrie, plătim întotdeauna în vineri de dinainte de Crăciun, în avans față de data normală de salariu, pentru că oamenii au nevoie de bani. Iar aceste aspecte sunt importante“.

Sursele noastre de putere? Camioanele noastre - facilitățile noastre - oamenii noștri

camioanelor, pe vehiculele de distribuție etc. Pe de altă parte, atunci când există o plângere din partea unui client în legătură cu un șofer, trebuie să ascuți și povestea din perspectiva șoferului tău. Trebuie să ai

rând, despre aspectul financiar. Dacă am negociat un salariu cu șoferul, îl plătim, iar el își face treaba cât de bine poate. Este misiunea noastră să îi atragem atenția dacă activitatea lui nu este optimă și să îi arătăm