ZIUA CARGO

revistă GRATUITĂ ianuarie 2011 numărul 1 (24)

Începe controlul la arimarea mărfurilor

Actros s-a mutat în Turcia

AHEAD IN INTERNATIONAL LOGISTICS

GROEP H.ESSERS

www.essers.ro email:info.ro@essers.com

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

BUCHAREST
Prologis Park Bucharest A1
Str. DC147,087150 Jilta,jud.Giurgiu
Telephone: + 40 (0)21- 369 70 39
FAX: + 40 (0)21- 369 70 33

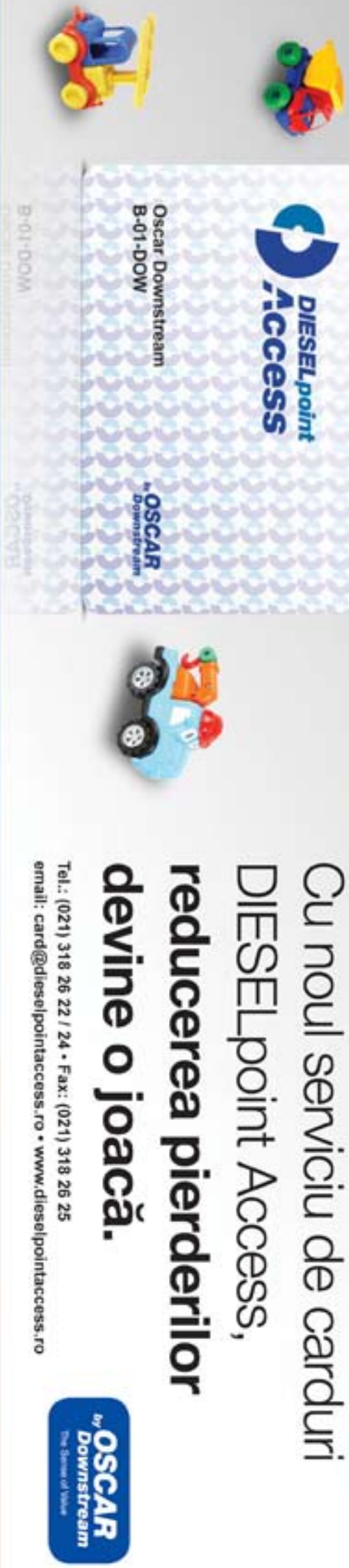
SIBIU
Park Industrial Sura Mica
Str. Gari nr. 5-7
Telephone: + 40 (0)269- 577 380
FAX: + 40 (0)269- 577 219

ORADEA
Soseaua Borsului Nr. 40
410605 Oradea, jud. Bihor
Telephone: + 40 (0)259 - 470 028
FAX: + 40 (0)259 - 476 808

ORADEA BUCHAREST SIBIU ROMAN TIMISOARA

Cu noul serviciu de carduri DIESELpoint Access,
reducerea pierderilor devine o joacă.

Tel.: (021) 318 26 22 / 24 • Fax: (021) 318 26 25
email: card@dieselpointaccess.ro • www.dieselpointaccess.ro



MENȚINE ÎN CEA MAI BUNĂ FORMĂ CAMIONUL TĂU VOLVO CU PACHETELE SERVICE 2011

În activitatea ta de transportator trebuie să ții cont de multe lucruri: de profitabilitate, de șoferi, de comenzi, de costuri și de multe altele. Pe lângă toate acestea, mai este și grija întreținerii camionului pentru a rula mereu, fără surprize!

O grijă de care ne putem ocupa noi! Te putem ajuta să ai cea mai bună disponibilitate posibilă. Indiferent de cum ai întreținut camionul până acum, noile Pachete Service 2011 competitive, accesibile și variate vor menține în cea mai bună formă camionul tău Volvo:

- Fiabil, echipat numai cu Piese Originale Volvo
- Sigur, cu toate sistemele de siguranță verificate
- Economic, cu parametri de funcționare optimi
- Ecologic, cu cel mai redus nivel de poluare și uzură

la legătura cu centrul service Volvo și află mai multe despre Pachetele Service 2011

Volvo Romania
service.romania@volvo.com

Centre service Volvo
- **București:** 021-202.96.30
- **Bacău:** 0234-555.205
- **Brașov:** 021-529.97.30
- **Cluj:** 0264-502.200
- **Deva:** 0254-206.900
- **Pitești:** 0348-730.200
- **Timișoara:** 0256-309.100

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS
www.volvotrucks.ro

VOLVO

Director General
Mihai Pâlşu

ZIUA CARGO

Editor General
Meda Borcescu
meda.borcescu@ziuacargo.ro

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

Redactor Şef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro
Membru
în Juriul Internaţional

European Transport Company of the Year

Corespondent internaţional
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

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

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

DTP şi PRE-PRESS
Iuliana Constantinescu

Director Artistic
Mihaela Şchiopu

Tipar executat
la RH Printing

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacţiei:
Bdul Timişoara nr. 92,
Sector 6, Bucureşti
Tel./fax: 021.444.00.96
Website:
www.ziuacargo.ro
ISSN 2069 - 069X

300 de zile FĂRĂ ŞPAGĂ

Cu toții sperăm ca acest an să fie unul mai bun și există câteva semnale care ne îndreptățesc să afișăm un optimism ponderat. Volumul de mărfuri este în creștere față de anul trecut, iar parcul de vehicule comerciale a scăzut semnificativ în ultimii doi ani. Astfel, putem spera că s-a atins acel echilibru care să permită o activitate de transport sustenabilă...

Pe de altă parte, este greu de anticipat o creștere semnificativă a tarifelor de transport care să acopere scăderile din ultimii doi ani, dar și datoriile acumulate. Și să nu uităm de creșterea prețului motorinei. În plus, trebuie avut în vedere faptul că, astăzi, obținerea sumelor necesare investițiilor a devenit extrem de dificilă. Astfel, cu un capital propriu diminuat sau inexistent, cu un cash flow mai mult decât îngrijorător și un parc auto tot mai bătrân, multe firme riscă în continuare falimentul, în ciuda palidelor semne de revigorare economică. Acestea sunt aspecte care ne fac să intrăm în zona ușor pesimistă.

Apoi, încerci să arunci o privire de ansamblu, să uiți de dificultățile individuale.

Problemele par să formeze o pânză de păianjen care acaparează tot. Lovitura era de așteptat, dar asta nu o face mai ușor de îndurat și cu atât mai puțin acceptabilă. La sfârșitul anului trecut, a fost publicat și comentat în presa generală un raport al Băncii Mondiale referitor la activitatea Ministerului român al Transporturilor. Nu voi insista asupra conținutului, dar concluziile sunt usturătoare: lipsă de strategie în domeniul transporturilor, infrastructură construită și întreținută prea scump (mult mai scump decât în alte țări din Europa), șanse minime (practic zero) pentru a avea infrastructura decentă care ni se tot promite, prea mulți angajați, prea multe funcții politizate, lipsă de performanță (lipsă de urmărire a obiectivelor și lipsă de responsabilitate)...

Raportul Băncii Mondiale continuă într-un limbaj elegant, tehnic, cu câteva recomandări...

Nouă ne rămâne, însă, crunta realitate. Nu aveam nevoie de nici un fel de raport pentu a ști că așa stau lucrurile. Le trăim în fi-

ecare zi. Plătim tot mai mult pentru... NIMIC.

Sigur, se vorbește des despre ineficiența din sectorul de stat, despre faptul că acolo lucrează persoane mai puțin competente și mai puțin motivate. Dar haideți să privim adevărul în față! Există o singură explicație plauzibilă și aceasta este legată de corupție.

Un mesaj lansat pe Internet încuraja oamenii să nu mai calce timp de trei zile în stațiile de alimentare cu carburant, ca semn de protest față de creșterea abuzivă a prețurilor la combustibil. Vă dau o idee mai bună pentru a ieși din criză: nu trei, ci 300 de zile să nu mai dea nimeni șpagă. Este o provocare dificilă. Sunt atâtea lucruri cu care v-ați obișnuit, unele mai mici, altele... De la evitarea pierderii permisului pentru o greșeală în trafic și până la câștigarea unei licitații (cu ajutorul „comisionului“ de rigoare) sau la nerespectarea timpilor de conducere și odihnă pentru șoferi etc. Ar trebui să renunțați la toate. Mulți dintre dumneavoastră vor spune că este imposibil, dar încercați să priviți în viitor. Poate că această atitudine de a te „descurca“ evită anumite blocaje, dar prețul este pe măsură - criza nu va trece nici în 2011, nici în 2012 și nici în 2015 ... „căpușele“ vor avea grijă de asta. Nu pot să nu mă întreb, în ce măsură vă mai aparțin firmele pe care le-ați pus pe picioare, dacă trebuie sistematic să plătiți „abonamente“ menite să asigure pasivitatea unor funcționari?

Acesta este pesimismul crunt.

Dar poate că nu este încă totul pierdut. Încercați să zâmbiți, am ajuns în 2011.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

SUMAR

ŞTIRI 6

ÎNTREBAREA LUNII
Despre șpagă 7

ACTUALITATE
Începe controlul la arimarea mărfurilor 8-12

STATISTICI
- BursaTransport: În 2010, volumul de mărfuri a depășit nivelul anului 2008 14-15
- Un an de evoluție indiscutabilă 16
- Destinații internaționale
Reorientarea continuă cu pași mici 18-19

CARBURANT
Prețuri occidentale la motorină 20-21

FOCUS
Operațiunea „Permisul“ 22-23

FINANŢE
Codul fiscal din nou modificat 24-25

REGLEMENTĂRI
Impozit dublu în 2011 26-27

FONDURI EUROPENE
Calendar 2011 28-29

TEST
Cel mai... Master! 30-32

EVENIMENT
Actros s-a mutat în Turcia 33

SPORT
Dakar 2011
Spectacol Sud-American 34-35

PIAŢĂ
Vânzările Dacia au crescut cu 12% în 2010 36-37

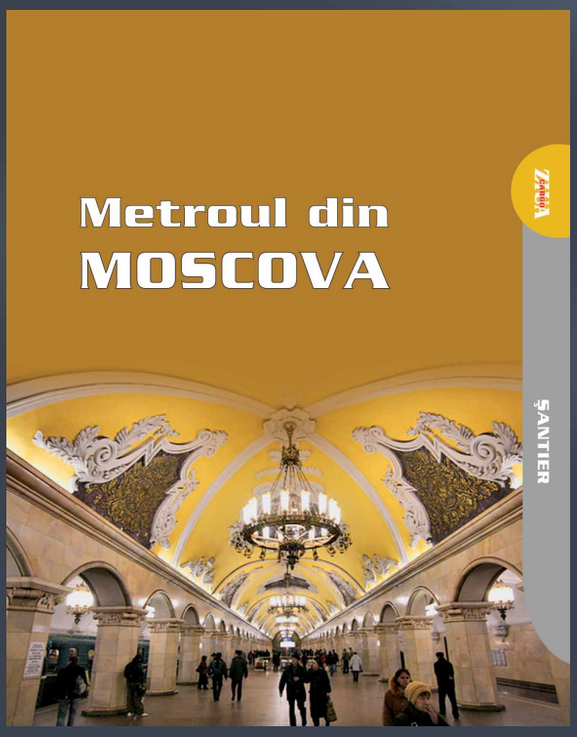
STUDIU DE CAZ
BEST PRACTICES
Conceptul Volvo Logistics
Căi ferate europene - Linia Viking 38-41

CONSULTANŢĂ
Procese și performanță logistică - KPI (4)
Onorarea comenzilor în depozit 42-43

CONCURS
Măsoară-ți cunoștințele de logistică! (14) 44

PREZENTARE
Essers Romania se dezvoltă și în 2011 45

RESPONSABILITATE SOCIALĂ
Vă mulțumim! 46



ŞTIRI 48

PREZENTARE

Cât mai sus 50-51

PROIECT

Parcare supraterană cu 1.300 de locuri la Stadionul Național 52

FOCUS

Oprescu a „resuscitat“ reabilitarea a 102 școli, construiește 13 creșe și proiectează 20 de grădinițe 53

PROIECT

Zona Piața Sudului va fi modernizată cu 1 pasaj rutier și 4 pietonale 54

LANSARE

Un nou concept Atlas Copco 55

INEDIT

Metroul din Moscova 56-58

ŞTIRI 60

INTERVIU

Caroseria tramvaielor Siemens din Viena, fabricată la Uzina RATB
Adrian Criț: „În perioadă de criză, aducem capital în România“ 61

ACTUALITATE

Casele de marcat fiscale vor fi obligatorii, iar deconturile vor fi reverificate 62-63

INTERVIU

Recuperare prin compensare 64-65

FOCUS

RATB a desființat în ianuarie 4 linii preorășenești 66-67

PREZENTARE

- Atlassib investește și în perioada de criză 68-69
- Volvo 9500
Expert de cursă lungă 70-71

PREMII

Geo Saizescu face iar haz de necaz, cu Premiile Naționale de Umor „Păcală“ și „Harababura“ - ediția a XI-a 72-73

HOROSCOP DE CĂLĂTORIE

15 ianuarie - 15 februarie 2011 74

OPTIFUEL CLUB

Renault Trucks a dezvoltat un program online denumit Optifuel Training Programme, care vine în completarea cursurilor din cadrul programului Optifuel Club. Acesta oferă o serie de instrumente care sunt de natură să le reamintească șoferilor cunoștințele dobândite în timpul cursurilor de perfecționare, pentru a asigura beneficii pe termen lung de pe urma trainingului, cum ar fi reducerea consumului de combustibil. Accesul cursanților la acest program online este gratuit timp de un an. În cadrul acestuia, șoferii pot găsi toate detaliile teoretice dezvoltate în timpul cursului la care au participat. De exemplu, sunt disponibile un manual de instruire pentru software-ul Optifuel Infomax, o prezentare video a soluțiilor Optifuel și un carnet de instrucțiuni denumit Starter, având în vedere faptul că orice program eficient de training presupune o bună cunoaștere a vehiculului. Din punct de vedere al aspectului practic, este disponibil un forum cu întrebări și răspunsuri, care conține idei privind toate aspectele practice ale implementării și monitorizării unui program de training: documente necesare, ce fel de sală este potrivită unui program de training, cum trebuie organizat programul etc. Website-ul Optifuel Club Programme va fi updatat periodic, de trei ori pe an, în urma feed-back-ului oferit de trainerii din teritoriu.

REVISTĂ VOLVO PENTRU IPAD

Volvo Trucks a lansat, recent, o nouă revistă special configurată pentru iPad. Revista Volvo Trucks conține articole despre viața la volan, despre tehnologie și dezvoltarea produselor și analize ale unor aspecte importante din industrie. Subiectele acoperă de la modalitățile de minimizare a consumului de combustibil, la conștientizarea importanței centurii de siguranță. În prima ediție configurată pentru iPad, cititorii fac cunoștință, de asemenea, cu doi deținători de recorduri: cel mai rapid șofer din lume și cel mai bun șofer asiatic în conducere economică.

1.700 CAMIOANE TGS PENTRU O COMPANIE RUSEASCĂ

MAN Nutzfahrzeuge și subsidiara sa MAN Avtomobili Rossiya (MAR) au încheiat un contract foarte important pentru livrarea a 1.700 camioane TGS către Tander, compania de management a lanțului de supermarketuri Magnit, unul dintre cei mai mari retaileri de produse alimentare din Rusia. Primele 620 vehicule, în valoare totală de peste 60 milioane euro, vor fi livrate începând cu luna februarie 2011. Aproximativ 290 MAN TGS 26.350 6x2 BL-WW vor fi utilizate pentru livrările de marfă la supermarketuri. 330 unități TGS 18.360 4x2 BLS sunt destinate activității logistice a Magnit la nivel național și în transportul internațional dintre Rusia și Europa. Restul de 1.080 vehicule vor fi livrate pe parcursul întregului an.

DAF LF HYBRID A INTRAT ÎN PRODUCȚIE

DAF a anunțat, la sfârșitul anului trecut, începerea producției modelului său de distribuție, LF, în variantă hibridă. Modelul folosește un sistem hibrid diesel/electric paralel, în care camionul este propulsat de motorul diesel, de cel electric sau de o combinație a celor două. Prin această tehnologie, se poate obține o reducere a consumului de combustibil și a emisiilor de CO_2 cuprinsă între 10 și 20 de procente. Primul DAF LF Hybrid a părăsit linia de fabricație din cadrul facilităților de producție Leyland din Marea Britanie pe data de 9 decembrie 2010. Camionul de 12 t este echipat cu un motor de 4,5 l Paccar FR, capabil să dezvolte o putere maximă de 160 CP. Motorul electric este instalat între ambreiaj și cutia de viteze (automată, cu șase trepte) și poate funcționa atât ca propulsor, cât și ca generator. Energia produsă în timpul frânării este recuperată și stocată în bateriile litiu-ion și folosită în timpul accelerării.

Spune-ţi părerea!

Despre şpagă

Cât de des daţi şpagă?

1. Foarte des. De câteva ori pe an.
2. Ocazional.
3. Niciodată.

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

O ţară fără lege

Sigur, avem legi destule, chiar prea multe conform majorității răspunsurilor la întrebarea de luna trecută. Dar, ne întrebăm, ce sens au toate aceste legi dacă 87% dintre cei 127 de respondenți consideră că nu pot sau nu este cazul să le respecte.

Doar 13% dintre cei care au răspuns acordă încredere autorităților și consideră că un control „la sânge" privind respectarea tuturor prevederilor legale ar elimina pe cei care nu respectă legea și exercită concurență neloială pe piață.

32% consideră că șpaga și relațiile rezolvă orice încălcare a legilor, iar 55% cred că prevederile legale sunt prea multe și încurcate pentru a putea fi respectate integral.

„Atâta timp cât controalele nu se realizează corect nu se poate. O firmă de transport poate ajunge ușor la faliment dacă se străduiește să respecte toate prevederile legale în condițiile în care «concurența» nu e controlată și poate oferi prețuri mai mici", a comentat unul dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii.

Imaginea autorităților române este mai mult decât îngrijorătoare.

„Să fim serioși! Ce poate fi controlat la «sânge» în Românica? Nici măcar sângele! Eu am dovada! Problema este că suntem o țară cu prea multe legi ilizibile, incorecte sau făcute cu dedicație și drept urmare oricare controlor care nu vine «din afară», recte IRS-UL, Guardia di Finanza, Fiscul german sau Dumnezeu din ceruri nu poate controla nimic din ceea ce se întâmplă în frumoasa noastră țară, pe cale de a fi alungată cu șuturi în fund de la poarta spațiului Schengen, în care, de fapt, nici nu a fost primită și în care nu cred că va intra prea curând!"

Iar legislația...

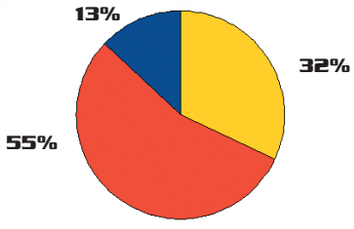
„Nu. Nu pot face față unui control la sânge, nu pentru că nu vor, ci pentru că nu se poate practic. Sunt multe prevederi legale neclare, încurcate și care nu sunt respectate chiar de cei care sunt puși să le ducă la îndeplinire."

Într-un alt comentariu se arată că:

„În afară de faptul că legislația este stufoasă, pentru a exista portițe de scăpare, cei care controlează fac transport, corupție există, falimentați sunt tot cei care au actele în regulă, pun combustibil din peco, înregistrează totul în facturi, plătesc dările la stat, iau țepe de la casele de expediții ce declară faliment, dar ei funcționează sub altă denumire, cu aceeași patroni (sunt pătită) și nu au garanții de executat... Deci, care controale la sânge și cui?"

Pot face faţă firmele româneşti unui control „la sânge" privind respectarea tuturor prevederilor legale?

1. Da. Controlul „la sânge" îi va elimina doar pe cei care nu respectă legea și exercită concurență neloială pe piață (17 voturi - 13%)
2. Nu. Prevederile legale sunt prea multe și încurcate pentru a putea fi respectate integral (70 voturi - 55%)
3. Nu se poate realiza un control corect în România. Cu șpagă și relații poți încălca regulile (40 voturi - 32%)



ÎNCEPE CONTROLUL la arimarea mărfurilor

Debutul anului prinde ARR în plină activitate: începerea controalelor la arimarea mărfii şi cântărirea autovehiculelor, controlarea tuturor şcolilor de conducători auto, examinarea pe calculator pentru obţinerea atestatelor profesionale, dar şi o evaluare serioasă asupra activităţii fiecărei agenţii în parte.

Andrei Căpraru, director general adjunct ARR

Discuțiile privind constituirea unui corp de control unic par a fi, în continuare, departe de a se finaliza, însă există o instituție care, în acest moment, poate controla activitatea de transport pe toate segmentele sale. Cu alte cuvinte, are toate atribuțiile unui corp de control unic. Este, bineînțeles, vorba despre Autoritatea Rutieră Română (ARR), care are dreptul să oprească vehiculele comerciale în trafic, poate controla, pe lângă documente, starea tehnică a mașinii, poate realiza cântărirea vehiculelor și poate verifica arimarea mărfurilor.

Şcolile de şoferi luate la puricat

În ultima parte a anului trecut, ARR a demarat o importantă acțiune de control a școlilor de conducători auto. Se are în vedere controlarea tuturor școlilor existente la nivel național.

„Școlile de conducători auto reprezintă unul dintre subiectele foarte sensibile. Acestea sunt autorizate de către ARR, iar anul 2011 a fost decretat de către doamna ministru anul siguranței rutiere și anul siguranței cetățeanului. Vom contribui la diminuarea

numărului de accidente rutiere în primul rând prin pregătirea elevilor, care trebuie realizată la un nivel foarte ridicat, de către școli de conducători auto care își dau silința să pregătească cât mai bine cursanții“, a declarat Andrei Căpraru, director general adjunct ARR.

Primele școli controlate au fost cele din București, la mai mult de jumătate dintre acestea fiind găsite nereguli.

„Acțiunea de control a școlilor de șoferi a început la finalul anului 2010, în București, unde avem cea mai mare concentrare de școli. Sunt 101 școli, iar noi am controlat 80 dintre ele, diferența fiind reprezentată de către grupurile școlare de profil și școlile cu mai multe puncte de lucru. Au fost aplicate 48 de sancțiuni, în valoare de 220.000 lei, 19 propuneri de suspendare, 6 propuneri pentru anularea autorizării, 2 propuneri de suspendare la instructori, o propunere de suspendare a certificatului de competență profesională pentru instructori. Este o situație îngrijorătoare; practic, mai mult de jumătate dintre școlile de șoferi au fost găsite cu nereguli. Urmează să mai facem o vizită acestor școli pentru a vedea dacă problemele au fost remediate“, a precizat Andrei Căpraru.

Controlul școlilor de șoferi a început în toate județele țării, iar reprezentanții ARR își propun să finalizeze acțiunea în luna aprilie a acestui an.

„Până acum, am putut constata că sunt județe unde activitatea școlilor este mai ordonată, dar sunt și județe unde școlile de șoferi au încercat pe cât posibil și cât mai des să funcționeze pe lângă lege. Cele mai des întâlnite sunt neregulile în completarea actelor. Practic, discutăm de evidențele desfășurării activității atât pe partea practică cât și pe cea teoretică. Sunt școli care nu au putut prezenta dovada că s-au realizat orele de conducere auto. Acestea nu existau pe înregistrările tahograf. Practic, acele școli au trimis oameni la examenul pentru obținerea permisului de conducere fără a avea acel minim de ore de conducere efectuate. Asemenea

Pentru controlul arimării mărfurilor și controlul tehnic, inspectorii ARR se vor pregăti împreună cu BAG, instituția similară de control din Germania.

școli nu au ce căuta pe piață", a arătat Andrei Căpraru.

În ceea ce privește suspendarea activității pentru școlile de șoferi unde au fost depistate probleme, această măsură intră în vigoare după ce ultima grupă în curs își termină activitatea. Suspendările sunt pe 30 de zile, după care școala își poate relua activitatea.

Mai multă transparenţă la obţinerea atestatelor

Introducerea sistemului de examinare pe calculator pentru obținerea atestatelor profesionale asigură o mai bună transparență. Astfel, fiecare examinat are propriul chestionar, dispărând posibilitatea copierii. Sunt peste 700 de întrebări care vin aleator către fiecare cursant, iar intrarea în sistem se face cu ajutorul unei parole proprii a cursantului.

Acțiunea de control a școlilor de șoferi se va încheia în aprilie și presupune controlul tuturor școlilor de șoferi existente la nivel național.

Prin noul sistem, ARR consideră că va putea elimina posibilitatea ca obținerea atestatelor să se poată face fără participarea la cursurile de pregătire.

„Înscrierea unei persoane la cursuri se realizează online. Astfel, putem vedea când s-a înscris și când a finalizat cursurile. Codul cursantului este generat odată cu înscrierea. Toate informațiile sunt arhivate și, astfel, vor fi depistate eventualele nereguli. Poate fi verificată activitatea persoanei examinate și se poate vedea dacă a urmat sau nu cursurile. În plus, comisia pentru examinare are rolul de a verifica actele cursantului și să se asigure că este introdus corect codul", a explicat directorul general adjunct ARR.

Acesta ar putea fi un pas important în asigurarea unui cadru funcțional în ceea ce privește pregătirea profesională. În plus, se are în vedere eliminarea oricărei suspiciuni privind crearea de relații incorecte între institutele de pregătire și examinatori.

„Nu putem împărți certificatele de competență profesională precum fluturașii publicitari. Persoanele care participă din partea ARR în comisiile de examinare sunt introduși într-o bază de date, urmând ca o aplicație electronică să se asigure că o persoană nu poate merge la examinare în același județ două luni la rând", a explicat Andrei Căpraru.

Măsurile luate ar putea determina o mai bună prezență la cursurile organizate de către institutele de pregătire profesională.

„Avem colegi care merg la examinare și înjumătățesc numărul examinaților, pentru că încă se practică tentativa de copiere. Acest lucru demonstrează pregătirea slabă a celor care vin la examen. Centrele nu sunt autorizate de către ARR și, din păcate, la capitolul control sunt probleme, iar prezența la cursuri este slabă. Pentru viitor, ne dorim să creem un flux continuu la nivelul centrelor de pregătire profesională, cu examinări săptămânale sau o dată la două săptămâni", a adăugat Andrei Căpraru.

Lecţii de la BAG

Cântărirea autovehiculelor nu mai este un atribut exclusiv al CNADNR. Începând cu acest an, și echipajele ARR vor putea face acest lucru. Autoritatea Rutieră deține deja cântarele necesare pentru a începe controlul pe acest capitol.

„Am început pregătirea inspectorilor și, spre finalul lunii ianuarie, ARR va începe cântărirea. Vom

Rezultate control şcoli de şoferi în Bucureşti

Școli controlate	80
Număr sancțiuni	48
Valoare totală amenzi	220.000 lei
Propunere suspendare activitate	19 școli
Propunere anulare autorizație	6 școli
Propuneri suspendare instructori	2
Propunere suspendare certificat de competență profesională pentru instructori	1

CENTRUL DE PREGĂTIRE A PERSONALULUI DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

ProfiTraining

- Conducere Economică
- Siguranţa Conducerii
- Conducere Raţională
- Exploatarea Vehiculelor
- Soluţionarea Urgenţelor
- Administrarea Cursei

ifptr

FORMARE ŞI ATESTARE

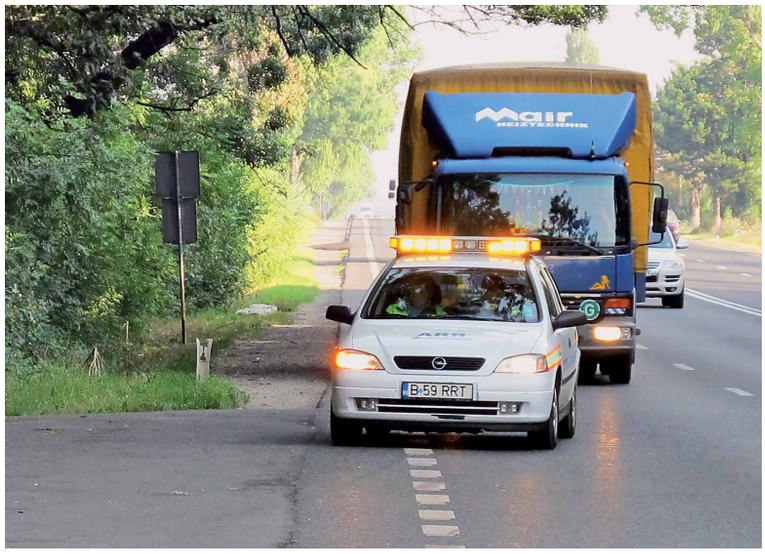
- şoferi profesionişti
- şoferi ADR
- şoferi TAXI
- instructori auto
- consilieri ADR
- coordonatori transport

telefon: 0372-777.222, 0372-790.159 • e-mail: profitraining@ifptr.ro, office@ifptr.ro

merge, în continuare, pe controlul cu echipaje mixte, ARR, CNADNR, Poliția Rutieră, dar vom realiza și controale singuri“, a spus directorul general adjunct ARR.

Dar asta nu este tot. Din acest an, vor demara controale și la capitolul arimării mărfurilor și controale tehnice. În acest sens, inspectorii ARR se vor pregăti împreună cu BAG, instituția similară de control din Germania.

„Vom putea verifica transporturile din toate punctele de vedere - legislație socială, mărfuri periculoase, cântărire... Urmează ca peste câteva săptămâni să începem pregătirile pentru controlul la capitolul arimării mărfii și control tehnic. Pregătirile se vor realiza în cursul lunii februarie împreună cu BAG“, a precizat Andrei Căpraru.



Evaluarea activității agențiilor ARR a dus deja la demiterea mai multor șefi de agenție.

În ceea ce privește cele mai mai întâlnite abateri constatate în 2010, nu sunt surprize, acestea fiind cele legate de legislația socială, nerespectarea timpilor de conducere și odihnă. Este abaterea care stă în top de foarte mult timp, inclusiv pe plan european.

„Sunt destul de multe cazuri de manipulare a aparatului tahografului pentru a ne alarma. Unele firme au devenit profesioniste în acest sens. Există persoane care fabrică diagrame. Am întâlnit diagrame falsificate inclusiv la școli de conducători auto“, a declarat directorul general adjunct ARR.

ARR își face curățenie

Sfârșitul anului trecut a fost marcat de o altă acțiune interesantă în interiorul ARR. S-a început o evaluare a activității fiecărei agenții în parte.

„Evaluarea activității ARR, pe fiecare agenție în parte, va lăsa urme foarte adânci. Avem colegi de la inspectoratul rutier care sunt plecați în teritoriu pentru instruire și control al agențiilor. Această acțiune face parte dintr-o campanie pe care o ducem pentru a vedea cu cine putem face treabă, pe câți oameni ne putem baza în teritoriu. Pădure fără uscături nu se poate, dar ne dorim pe cât se poate să îndepărtăm aceste uscături. Deja au fost destituiți din funcție mai mulți șefi de agenție. Nu cred că există vreun județ în care toți transportatorii sunt corecți, dar din activitatea desfășurată de unele agenții așa părea. Discutăm de agenții care, într-un an de zile, au avut o activitate de 45% față de media pe țară. În mod evident, acolo sunt probleme“, a explicat Andrei Căpraru.

Activitatea agențiilor este evaluată în funcție de mai mulți factori, dintre care menționăm numărul de inspectori, numărul de firme controlate, numărul de sancțiuni acordate, numărul de măsuri dispuse transportatorilor.

Până în prezent, au fost demiși doi șefi de agenție, iar trei au fost retrogradați.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

PRODUSE

5 motive bune pentru a cumpăra un produs Schwarzmüller.

01 **Paleta de produse**

Schwarzmüller este producătorul cu cea mai mare varietate de remorci, semiremorci si suprastructuri pe autoşasiuri din Europa.

02 Individualitate

Circa 30% din vehiculele şi suprastructurile noastre se construiesc dupa necesităţile speciale de transport ale clienţilor noştrii. Altfel, faţa de concurenţi, dorim să oferim clienţilor soluţii optime de transport.

03 Experienţă

Firma Schwarzmüller exista deja de 140 de ani. Acest avans a fost folosit eficient de Schwarzmüller, devenind cunoscută, de exemplu, prin activitatea de pionerat în domeniul construcţiilor uşoare.

04 Flexibilitate şi inovaţie

Schwarzmüller reacţioneaza flexibil şi cu produse inovative la cerinţele cele mai variate ale clienţilor. Intreaga activitate este îmbunătăţită şi dezvoltată continuu.

05 **Service**

Pe langă producţia de vehicule noi, Schwarzmüller oferă şi vehicule second hand, comercializează piese de schimb şi este activă în domeniul închirierii vehiculelor. O reţea de 110 service-uri în 20 de ţări europene asigură cea mai buna asistenţă tehnic pentru clienţi.

SCHWARZMÜLLER
Caroserii · Remorci · Semiremorci
Autostrada A1, km 13 Telefon: +40215282300 E-Mail: office@schwarzmueller.ro

www.schwarzmueller.com

Bursa Transport: În 2010, volumul de mărfuri a depăşit nivelul anului 2008

Cel puţin aşa arată lucrurile pe piaţa transportului spot, oglindită pe BursaTransport.

Creșterea cea mai semnificativă a fost înregistrată în semestrul al doilea al anului. Practic, discutăm despre o suplimentare a numărului de mărfuri postate cu peste 50% pentru curse interne și peste 30% pentru importuri și exporturi, față de semestrul doi al anului 2009. O creștere mai accelerată au înregistrat exporturile, de 39%.

Astfel, la ora actuală, păstrându-se fluctuația sezonieră, s-a depășit nivelul anului 2008, atunci când criza economică nu se instalase încă. Totuși, aceste cifre trebuie privite cu prudență, ele ilustrând doar piața transporturilor spot, deci o imagine parțială a pieței de transport. De asemenea, nu putem ști dacă creșterea numărului de mărfuri postate înseamnă și o majorare a cantității mărfurilor transportate. Unul dintre efectele crizei a fost diminuarea partidelor de mărfuri. Totodată, este posibil ca o parte dintre beneficiarii de servicii de transport să fi renunțat la contractele avute și să decidă postarea mărfurilor pe bursele de transport, din cauza scăderii volumelor transportate.

Totuși, creșterea puternică a numărului de mărfuri pe bursă reprezintă, fără îndoială, un semnal important pozitiv pentru piața de transport și ea respectă un tipar pe care l-am observat încă de la debutul crizei - ceea ce se întâmplă pe piețele din Vest, se întâmplă și în România, dar cu o întârziere de aproximativ șase luni.

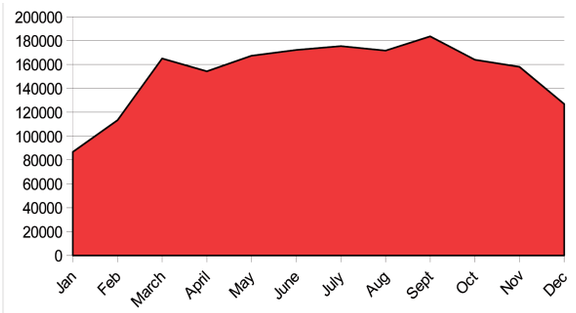
Evaluarea partenerilor

Din dorința de a crește siguranța pentru tranzacțiile desfășurate pe bursă, reprezentanții BursaTransport au dezvoltat un sistem complex prin care abonații își pot verifica potențialii parteneri.

Astfel, modulul „incidente de plată“ a fost redenumit în „verificare firmă“ ce se poate realiza prin „rapoarte de companie“ și prin „incidente de plată“. Rapoartele de companie sunt furnizate de către Icap Romania, parte a grupului grecesc Icap.

	Jan	Feb	March	April	May	June	July	Aug	Sept
2010	86744	113356	164972	154,306	167206	172135	175,298	171,490	183503
2009	81122	93638	138505	160195	183539	174070	202161	102631	123386

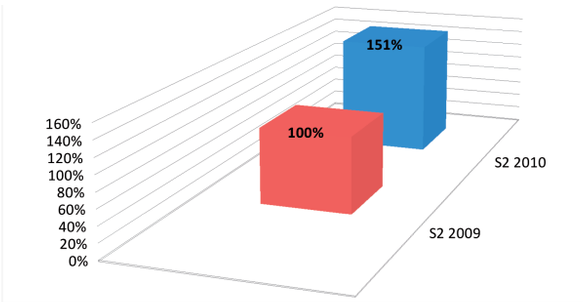
Postări de mărfuri 2010



Oct	Nov	Dec
163839	158051	126772
118742	99023	88528

Aug-Dec		
803,655	S2 2010	151%
532,310	S2 2009	100%

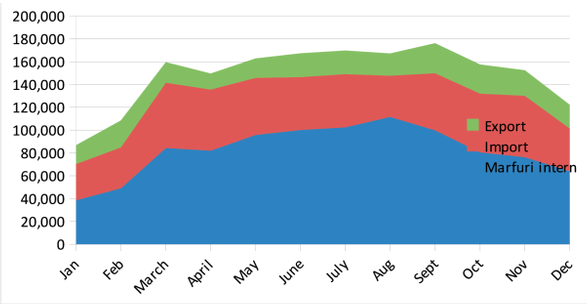
Mărfuri postate S2 2010 (S2 2009=100%



„Este o instituție de rating financiar și, astfel, orice abonat BursaTransport poate primi, la cerere, un raport despre un potențial partener. Raportul este disponibil în două forme, una extinsă, completă, dar există și o formă online, disponibilă în câteva secunde, care face un rezumat al datelor disponibile despre respectiva firmă. Aceste informații dau posibilitatea abonaților de a realiza o evaluare a partenerilor de afaceri. Un asemenea raport costă aproximativ 12 lei, iar plata se face direct către BursaTransport. Acest preț se bazează pe o negociere avută cu Icap“, a precizat Dan Cotenescu, director general BursaTransport.

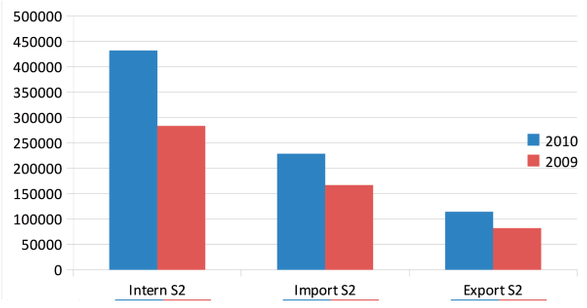
Postari marfa	Jan	Feb	March	April	May	June	July	Aug
Marfuri intern	38,642	49,112	84,320	81,974	95,848	100,209	102,479	111,583
Import	31,680	35,828	57,215	53,555	49,970	46,275	46,508	36,122
Export	16,422	23,466	17,971	14,042	17,061	20,838	20,824	19,486

Mărfuri postate 2010



	2010	2009	2010	2009
Intern S2	432438	283316	153%	100%
Import S2	228801	166937	137%	100%
Export S2	114355	82057	139%	100%

Mărfuri postate S2 2010 faţă de S2 2009



Utilizatorii bursei pot lua decizia de a colabora cu o anumită firmă pe baza unor informații certe, sigure și ușor de accesat. Se creează astfel premisele pentru eliminarea „țepelor“.

„Cred că trebuie modificată cultura de business a transportatorilor. Din păcate, mulți consideră că este mai facil să pună întrebări pe forum despre firme. Acest lucru se întâmplă pentru că nu știu despre raport și poate nici nu știu să interpreteze datele. Forumul este dedicat subiectelor serioase. Prin asemenea produse, piața poate deveni mai sigură. Nu poți lucra cu o firmă necunoscută fără a încerca să obții un minim de informații despre aceasta“, a declarat Dan Cotenescu.

În plus, BursaTransport a realizat și o evaluare a tuturor utilizatorilor, pe bază de stele.

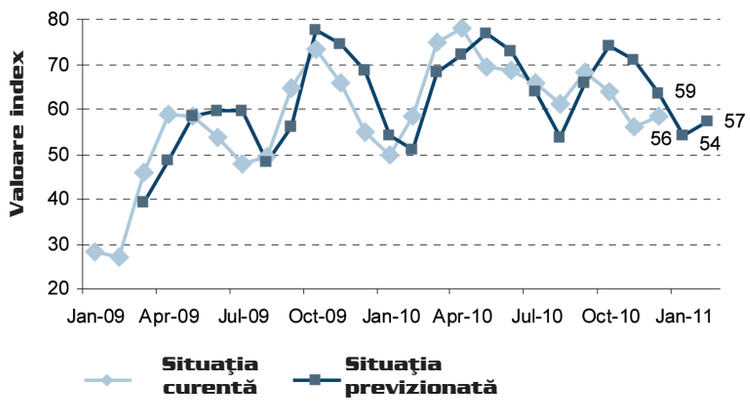
„Fiecare acțiune pe bursă a unui abonat este înregistrată, iar pe baza acestor date am inițiat sco-ring-ul de companie. Această evaluare reflectă activitatea firmei pe bursă. Este evaluat volumul activității, precum și numărul de reclamații raportat la acest volum. Există și un calificativ general care ține cont de vechimea companiei, de modul în care aceasta și-a completat fișa, felul în care își descrie persoanele de contact, limbi străine vorbite etc. Completarea corectă a fișelor face posibilă realizarea unei baze de date complexe, care să reprezinte o imagine fidelă a pieței de transport din România. Îmbucurător este faptul că la capitolul reclamații - adică incidente de plată - 99% dintre companii au patru stele“, a arătat directorul general BursaTransport.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Un an de evoluţie INDISCUTABILĂ

Sfârşitul unui an şi începutul unuia nou, ba mai mult, a unei noi decade, este un prilej pentru toată lumea de a face bilanţuri şi de a arunca o privire analitică asupra a ceea ce a însemnat evoluţia unei pieţe destul de greu încercate de recesiune în ultima perioadă. De aceea, ne propunem, cu ajutorul Danske Markets Equities, Compania de analiză a Danske Bank (Banca Daneză), şi a Indexului European de Expediţii (European Freight Forwarding Index) pe care îl realizează în fiecare lună, să vă prezentăm pe scurt „aventurile" pieţei de expediţii pe parcursul lui 2010.

Indexul European de Expediţii



După o încetinire a creșterii la sfârșitul anului 2009 și la începutul lui 2010 (cu un 55 în decembrie 2009), indicele european de expediție în privința volumelor de mărfuri a crescut la 58, în februarie. Luna aprilie a marcat din nou un record de creștere, în ciuda puternicei influențe a norului de cenușă vulcanică asupra fluxului de mărfuri transportate aerian. Astfel, indexul a crescut de la 75, în martie (deja un record), la 78, datorită prestației domeniilor rutier și naval, în timp ce pe aerian a scăzut de la 74 la 58.

În luna mai a anului trecut, piața de expediție a început să fie influențată de criza datoriilor din zona euro. Astfel, indexul a scăzut de la 78, în aprilie, la 70, iar în iunie la 69. Valoarea avea să scadă și mai mult pe perioada verii (și a vacanțelor), astfel că în august a ajuns la 61, mai bună, totuși, decât cea înregistrată în urmă cu un an - 50, apoi a crescut la 68 în prima lună a toamnei, pentru a scădea la 64 în octombrie, în ciuda optimismului estimărilor. Iar situația pieței a continuat să involueze și în noiembrie, indexul ajungând la 56.

În fine, decembrie 2010 s-a dovedit a fi o surpriză plăcută pentru toată lumea, indexul îmbunătățindu-se și atingând valoarea de 59, după ce timp de două luni s-a aflat în scădere. Aceasta s-a datorat în principal domeniului rutier, în timp ce transportul aerian a înregistrat o deteriorare continuă iar cel naval a rămas la același nivel. De asemenea, și așteptările jucătorilor din piață s-au îmbunătățit, de la 54 la 57. Că tot a venit vorba despre așteptări, se pare că pe tot parcursul anului au existat surprize, situația reală a pieței evoluând diferit față de așteptările participanților la sondaj.

Cum se calculează

Studiul, la care participă mari operatori europeni din domeniul expediției de mărfuri, se canalizează pe două întrebări principale. Prima dintre ele se referă la volumele de mărfuri operate în mod curent, comparativ cu ultimele două luni, cu ajustările necesare sezoniere (mai reduse, la același nivel, mai mari). Cea de-a doua întrebare vizează așteptările în privința volumelor operate în următoarele două luni, și în acest caz, cu ajustările sezoniere necesare (mai puțin, la fel, mai mult).

Numărul de participanți a atins, la sfârșitul anului trecut, cel mai înalt nivel, cu nu mai puțin de 174 de respondenți. 40% dintre aceștia sunt în domeniul rutier, 32% pe maritim, 11% pe aerian și 17% pe alte moduri de transport. Danemarca deține 18% dintre votanți, 14% sunt din Europa de Est, 12% din Marea Britanie, 10% din Germania, câte 9% din Finlanda și Suedia, 8% Benelux, tot 8% alte state, 7% Norvegia și Elveția – 5%.

Răspunsurile au fost traduse de specialiștii danezi într-un indice a cărui valoare variază între 0 și 100, cu valorile peste 50 indicând o creștere marcată de companiile participante.

Demn de remarcat este faptul că, pe tot parcursul anului trecut, indicele a rămas peste valoarea de 50, fapt care denotă evoluția indiscutabil pozitivă a pieței de expediții europene.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

RENAULT TRUCKS RACING

www.renault-trucks.ro

CAMPIONII EUROPEI 2010 !

Renault Trucks și MKR Technology echipa campioană a Europei în 2010. Beneficiați de toate performanțele tehnologice ale producătorului francez nr. 1 pentru a fi câștigători atât pe șosele cât și pe circuit. Pentru mai multe detalii puteți accesa website-ul dedicat: www.renault-trucks.com/truckracing

BRAS TRUCKS
Iasi
Tel. 0232/276 322
Fax 0232/276 322
GSM: 0745 340 888

DEDEMAN CAMIOANE
Bacau
Tel. 0234/573 030
Fax 0234/573 029
GSM: 0748 239 304

DUMATRUCKS BRASOV
Brasov
Tel. 0268/474 404
Fax 0268/474 094
GSM: 0726 187 002

DUMATRUCKS CRAIOVA
Craiova
Tel. 0251/339 421
Fax 0251/307 632
GSM: 0727 500 914

DUMATRUCKS
Bucuresti
Tel. 0372/183 200
Fax 021/369 7032
GSM: 0733 337 652

NOVO TRUCKS
Cluj - Napoca
Tel. 0264/266 605
Fax 0264/266 605
GSM: 0722 425 855

PREMIUM TRUCKS
Oradea
Tel. 0259/411 178
Fax 0259/411 179
GSM: 0748 201 748

SIDER TRACKS 2000
Calarasi
Tel. 0242/331 833
Fax 0242/331 833
GSM: 0742 151 110

RENAULT TRUCKS România
Bucuresti, Tel: 021 528 02 50,Fax: 021 528 02 55, GSM: 0747 028 539

RENAULT TRUCKS

Destinații internaționale

Reorientarea continuă cu pași mici

Numărul de autorizații de transport internațional alocate de Serviciul de Atribuire Electronică în Transporturi (SAET) din cadrul Centrului Național de Management pentru Societatea Informațională (CNMSI) s-a redus ușor în 2010 față de 2009, cifra fiind chiar mai mică decât cea raportată în 2008. În contextul actual, interesul transportatorilor români s-a manifestat în creștere pe relații precum Turcia și Rusia.

Top 10 firme cu cele mai multe autorizații eliberate

Anul 2008

	Operator	Localitate	Județ	Nr. autorizații
1	REVESZ ROMANIA SRL	București	București	1322
2	FINDER KLASS	Timișoara	Timiș	624
3	REMAT GORJ SA	Târgu Jiu	Gorj	552
4	INTERNATIONAL LAZAR COMPANY SRL	Bascov	Argeș	494
5	HOEDLMAYR-LAZAR ROMANIA SRL	Bascov	Argeș	459
6	EXPEDITRANS SRL	Drobeta Turnu Severin	Mehedinți	384
7	CETA-COMPANIA DE EXPEDITII SI TRANSPORT AUTO SA	București	București	371
8	EDY INTERNATIONAL SPEDITION S.A.	Brad	Hunedoara	323
9	MAGUS	Timișoara	Timiș	290
10	PSIHORELI CONSTRUCT	Timișoara	Timiș	266

Anul 2009

	Operator	Localitate	Județ	Nr. autorizații
1	REMAT GORJ SA	Târgu Jiu	Gorj	2617
2	REVESZ ROMANIA SRL	București	București	1518
3	INTERNATIONAL LAZAR COMPANY SRL	Bascov	Argeș	454
4	STEP ONE SRL	Oltenița	Călărași	414
5	NIK TRADE COMPANY SRL	Constanța	Constanța	363
6	DUMAGAS TRANSPORT SA	Podari	Dolj	320
7	ROMTAS EXPRES TRANS SRL	București	București	294
8	HANITRANS INTERNATIONAL	Timișoara	Timiș	280
9	DUNCA EXPEDITII	Dumbrăvița	Timiș	258
10	FINDER KLASS	Timișoara	Timiș	246

Anul 2010

	Operator	Localitate	Județ	Nr. autorizații
1	REMAT GORJ SA	Târgu Jiu	Gorj	701
2	INTERNATIONAL LAZAR COMPANY SRL	Bascov	Argeș	679
3	REVESZ ROMANIA SRL	București	București	460
4	DUMAGAS TRANSPORT SA	Podari	Dolj	419
5	UNGUREANU SRL	Vaslui	Vaslui	344
6	STEP ONE SRL	Oltenița	Călărași	335
7	West Spedition SRL	București	București	296
8	HANITRANS INTERNATIONAL	Timișoara	Timiș	264
9	RODSPECTRA SRL	Pecica	Arad	251
10	FRIGOEXPRES	Oradea	Bihor	242

TRANSMANAGER.RO CAR FLEET

Click aici pentru un management eficient

Suntem aleși pentru 5 motive:

MOBILITATE: aplicația poate fi accesată din orice colț al lumii, de pe orice PC, laptop sau smartphone.

EFICIENȚĂ: optimizarea modului de lucru, creșterea productivității, controlul asupra costurilor și deciziile luate în urma analizării rapoartelor.

UTILIZARE INTUITIVĂ: utilizarea platformei se poate învăța în câteva ore.

FLEXIBILITATE: modificăm platforma pentru fiecare utilizator in parte, în funcție de nevoile fiecăruia.

UPGRADE GRATUIT: când platforma se modifică, utilizatorii beneficiază automat de cele mai noi functii.

TRANSMANAGER.RO este o platformă online de management administrativ și financiar al parcurilor auto. Se adresează administratorilor, persoanelor desemnate și / sau managerilor ce răspund de un parc auto și care doresc o optimizare eficientă a costurilor și a operațiunilor.
Mai multe detalii pe ***www.transmanager.ro*** sau la ***0740.71.73.76***

	An 2008	An 2009	An 2010
Nr. total autorizații eliberate	19651	20323	19108

	An 2008	An 2009	An 2010
Nr. total camioane	89609	71483	75754

Nr. autorizații eliberate pentru:	An 2008	An 2009	An 2010
Serbia	8446	8278	5019
Ucraina	5792	5263	5463
Turcia	1004	2429	3655
Rusia	691	885	1053

Conform datelor furnizate de SAET, în 2010 au fost eliberate 19.108 autorizații de transport internațional, cu 6% mai puține decât în 2009, când au fost alocate 20.323 astfel de documente. În topul preferințelor cărăușilor români, se află Ucraina, unde situația eliberărilor s-a menținut relativ constantă în ultimii 3 ani, Serbia, pe o pantă descendentă accentuată, și Turcia și Rusia, unde cifrele sunt în creștere. De altfel, numărul autorizațiilor de Turcia eliberate în 2010 s-a majorat cu 50% față de 2009, după ce creșterea consemnată anul trecut față de 2008 a fost de 150%. În cazul Rusiei, evoluția consemnată în 2010 a fost de aproape 20%, după ce în 2009 numărul autorizațiilor eliberate pe această relație a crescut cu circa 30%.

Cele mai multe autorizații de transport internațional au fost eliberate de SAET în 2010 către compania Remat Gorj, urmată de Internațional Lazăr Company și Revesz România. De altfel, puteți afla cum a evoluat în ultimii 3 ani TOP 10 al societăților care au solicitat autorizații din tabelele alăturate.

Cristina TOBESCU
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

PREȚURI occidentale la motorină

Stoparea creşterii preţului carburanţilor şi returnarea accizelor din motorină către transportatorii rutieri sunt solicitările Uniunii Naţionale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) prezentate cu ocazia unei conferinţe de presă organizate la începutul anului.

La ora actuală, prețul carburanților a ajuns la același nivel ca în Austria, deși accizele sunt mai mici în țara noastră, iar forța de cumpărare a populației este complet diferită.

„În România, prețul de bază al litrului de motorină este de 0,64 euro, iar în Austria prețul de bază este 0,58 euro/l și asta în condițiile în care în țara noastră se exploatează țiței, există port la mare cu terminal specializat, există rețea de conducte“, a arătat Constantin Isac, președinte UNTRR.

UNTRR atenționează asupra falsului avantaj al unor accize mai mici decât cele minime reglementate în Uniunea Europeană, în condiții de preț la pompă aproape egal, diferența transformându-se în profitul petroliștilor.

Astfel, statul român pierde 0,5 miliarde euro/an pe care îi face cadou petroliștilor.

„Între 60 și 70% din prețul la pompă al carburantului este reprezentat de taxe. În 2009, cantitatea de carburant (benzină și motorină) vândută în România a fost de aproximativ 7 miliarde de litri. Astfel, statul român a încasat 4 miliarde de euro fără să facă nimic. În 2009, consumul de motorină a crescut cu 10% față de 2007“, a declarat Ion Lixandru, vicepreședinte UNTRR.

Returnarea accizei ar reduce evaziunea

UNTRR a solicitat stoparea creșterii prețurilor la carburanți și returnarea către transportatorii rutieri a accizei aferente transporturilor comerciale.

„Returnarea accizei către transportatori este o procedură utilizată în multe state europene, printre care amintim Cehia, Spania, Franța, Belgia, Slovenia. Transportul comercial este un serviciu, care nu are legătură cu consumul. Acciza este o taxă de viciu și de lux, iar transportul comercial de marfă nu este un lux, ci o necesitate economică. În plus, acest aspect lovește în competitivitatea firmelor de transport românești. Mai mult decât atât, motorina a ajuns în România la un preț european, dar infrastructura a rămas mult în urmă“, a precizat Ion Lixandru.

Printre efectele scontate prin returnarea accizei către transportatori se numără reducerea prețurilor bunurilor de consum necesare populației, reducerea evaziunii fiscale în domeniul comercializării carburanților,

creșterea încasărilor la bugetul de stat prin stimularea sectorului de transport rutier și evitarea creșterii inflației.

„Am cerut autorităților să stopeze creșterea prețului carburantului astfel încât să putem previziona afacerea de transport pe cel puțin o perioadă de un an. În plus, returnarea accizei către transportatori ar avea ca efect întărirea sectorului de transport rutier și diminuarea tarifelor de transport, lucru care ar duce la prețuri mai mici la produsele din rafturi“, a precizat Constantin Isac.

Prețul motorinei majorat cu 30% în 2010

Anul trecut, transportatorii rutieri au înregistrat o creștere a prețului la carburanți (motorină) în România cu circa 30%, în baza diferitelor justificări:

- 7-10% - 01.01.2010 - din cauza majorării accizelor cu 17,51% (3,27% majorare reală în euro, 14,24% majorare aferentă ratei de schimb anuale dată de Banca Centrală Europeană la 1octombrie în fiecare an și valabilă pentru calcularea accizelor în anul următor), accizele reprezentând circa 35% din preț combustibil.

- 5% - 01.07.2010 - din cauza majorării TVA cu 5%.

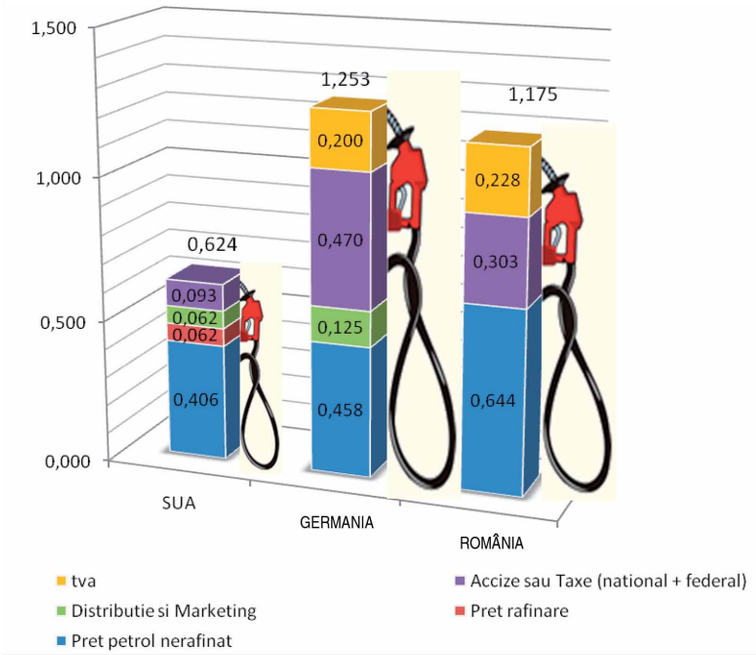
- 14% - diferență maximă rata schimb USD-ROL în perioada ianuarie-decembrie 2010.

- un alt procent, nefăcut cunoscut de către autorități - datorită creșterii cu circa 11% a prețului petrolului de la circa 80 USD/baril la circa 90 USD/baril în perioada ianuarie - decembrie 2010. Este greu de apreciat influența acestei creșteri de 11% a prețului petrolului în prețul final al carburantului livrat la pompă, tocmai pentru că nu se cunoaște cât costă cu adevărat carburantul fără accize, fără TVA și fără marjă de profit a companiilor petroliere.

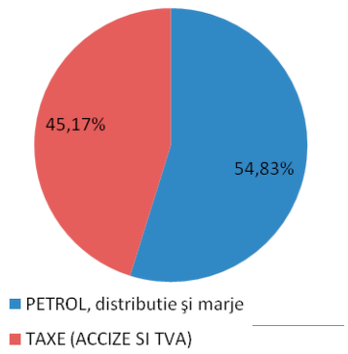
Prin scumpirea din decembrie 2010 și ianuarie 2011, la un preț începând de la 5 lei/litru - UNTRR consideră că prețul combustibilului în România a ajuns la același nivel cu cel al carburantului din Austria.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Structura preţului final la pompă în diferite ţări (euro/litru) - ianuarie 2011



România



Radu Dinescu, secretar general UNTRR:

„Autoritățile trebuie să asigure o mai bună transparență în ceea ce privește modul în care este alcătuit prețul carburantului. În plus, solicităm returnarea către transportatori a accizei aferente motorinei utilizate pentru transporturi rutiere comerciale.“

Constantin Isac, președinte UNTRR:

„Aceste creșteri nu au putut fi transferate integral în tariful de transport și, astfel, firmele de transport au fost decapitalizate, ajungând într-un blocaj financiar. Iar acolo unde transferul a fost posibil, efectele s-au văzut prin creșterea prețului final al produselor transportate, afectând puterea de cumpărare a populației.“

Ion Lixandru, vicepreședinte UNTRR:

„Returnarea accizei din motorină către transportatori ar duce și la o diminuare a pieței negre, care își procură carburantul din alte surse decât cele legale.“

OPERAŢIUNEA „PERMISUL“

Anul acesta a debutat în forţă din punct de vedere al depistării actelor de corupţie. O „fabrică“ de permise auto a fost deconspirată în Bucureşti, 10 instructori şi patru subofiţeri fiind deja arestaţi. Însă acesta este doar începutul.

Deocamdată, au fost puși sub acuzare 5 subofițeri din cadrul SRPCIV București (Serviciul Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor), 4 fiind arestați alături de 10 instructori.

Cel puţin 200 de euro pentru proba practică

Acțiunea Serviciului Anticorupție București din cadrul DGA (Direcția Generală Anticorupție) a demarat în iunie 2010, atunci când au apărut primele indicii. Au urmat șapte luni în care activitatea instructorilor a fost supravegheată. În această perioadă, au fost folosiți inclusiv ofițeri sub acoperire care au dat bani instructorilor.

Astfel, s-a descoperit faptul că se formase un grup de instructori care se ocupau cu racolarea „clienților“ pretinzându-le între 200 și 300 de euro (uneori chiar 400 de euro) pentru a le asigura trecerea la proba practică. Oricum, opțiunile erau deschise. În unele cazuri, instructorii au acceptat în loc de bani produse agricole sau materiale de construcții. În general, erau abordate persoanele care picaseră la primul examen.

Doar o parte dintre instructori țineau legătura direct cu polițiștii, asigurând și rolul de intermediari pentru ceilalți. De altfel, aceștia sunt cei 10 instructori deja arestați. Interesant este faptul că nu erau doar simpli instructori, cei mai mulți dintre ei fiind administratori ai unor școli de șoferi. Două dintre persoanele arestate erau chiar soț și soție.

Instructorii opreau o parte din sumă, 50% sau chiar mai mult, restul banilor fiind dați polițiștilor. Instructorii făceau vizite la polițiști acasă sau se întâlneau în alte locuri, cu această ocazie fiind predați banii precum și bilețele cu datele de contact ale candidaților ce trebuiau să treacă proba practică.

Organizarea rețelei era destul de bună, nu de puține ori instructorii sunându-i pe candidați pentru a-i preveni să nu meargă la proba practică, în cazul în care nu venea polițistul dorit.

Până la ora actuală, au fost depistați peste 60 de candidați care au dat bani, dar cifra reală este cu mult mai mare.

Interesant este faptul că polițiștii și inspectorii vorbeau „codat“ la telefon. De exemplu, „s-a luat apa rece pentru 29 de

zile“ însemna faptul că cineva a fost arestat pentru 29 de zile, sau un dialog de genul „ – câte vinete ai luat? – două kg, îți aduc și ție unul sau ți le dau pe amândouă“ se referea la 200 de euro luați de la un candidat.

Percheziţii grăitoare

În urma percheziţiilor efectuate la locuinţele poliţiştilor, au fost descoperite numeroase dovezi incriminatorii. La unul dintre poliţişti, de exemplu, au fost găsite fişele candidaţilor pentru ziua în curs. În mod normal, acestea ar fi trebuit să fie la candidaţi. Ulterior, respectivii candidaţi au recunoscut că au dat bani pentru a trece proba practică.

Totodată, în urma percheziţiilor, au fost găsite sume importante de bani: 21.000 de euro la un poliţist şi 8.000 de euro la altul.

Pozele pot ilustra doar parţial viteza şi hotărârea cu care s-au desfăşurat percheziţiile. Pentru a avea o mai bună imagine, este de precizat faptul că soţia unuia dintre poliţişti a rupt bilețelele de la instructori și a încercat să le arunce în toaletă, însă nu a mai apucat pentru că „mascaţii“ au pătruns în casă şi au oprit-o. Respectivele bilețele au putut fi reconstituite.

În plus, DGA va sesiza şi ANI (Agenţia Naţională de Integritate), având în vedere ceea ce s-a constatat cu ocazia percheziţiilor. Practic, bogăţia mult peste ceea ce şi-ar fi putut permite poliţiştii din salariu este un alt indiciu asupra perioadei îndelungate de când acest sistem funcţiona.

De altfel, reprezentanţii DGA se aşteaptă ca mult mai mulţi angajaţi ai SRPCIV Bucureşti să fie implicaţi în această reţea, pe lângă cei cinci deja acuzaţi.

Şi pentru că discutăm de poliţişti, nu putem să nu ne întrebăm care vor fi reacţiile Ministerului, în condiţiile în care o astfel de reţea s-a putut dezvolta în interiorul MAI fără ca nimeni să se sesizeze. Este de aşteptat ca, pe lângă arestările viitoare, să urmeze şi demiteri din funcţie ale celor care ar fi trebuit să vegheze la buna şi corecta desfăşurare a activităţii SRPCIV Bucureşti.

Trebuie precizat faptul că ancheta DGA a fost sprijinită de către prefectul şi subprefectul capitalei, precum şi de către conducerea DRPCIV (Direcţia Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor).

Mai trebuie menţionate câteva lucruri. În primul rând, dincolo de răspunderea penală, asemenea fapte au efecte foarte grave în plan social şi uman. Şi ne vom opri doar asupra unui exemplu elocvent: se pare că una dintre candidatele care au obţinut permisul prin această reţea a fost implicată într-un accident cu o ambulanţă, în urma căruia au decedat patru persoane.

De asemenea, amintim faptul că un caz similar a fost descoperit cu mai multă vreme în urmă la Argeş. Nu putem să nu salutăm reuşita DGA în a stopa o asemenea sursă de pericol la adresa siguranţei rutiere, dar, pe de altă parte, ne exprimăm îngrijorarea că asemenea structuri pot să se dezvolte în cadrul unor instituţii ale MAI.

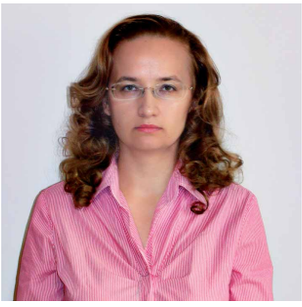
Poate că şi simţul civic al românilor are de suferit în această perioadă. Prea multe persoane sunt gata să ofere bani pentru a ocoli legea, chiar şi în cazuri atât de banale precum obţinerea permisului de conducere. În orice caz, trebuie avut în vedere faptul că aceia care au obţinut permisul oferind bani riscă să fie trimişi în judecată pentru dare de mită şi cumpărare de influenţă.

Poate că acest caz îi va face pe cei predispuşi la a da bani pentru a trece examenul să fie mai precauţi. DGA a demonstrat că are resursele necesare (umane şi tehnice) pentru a depista corupţia, chiar şi când aceasta are la bază relaţii aparent sigure (cum erau cele dintre instructori şi poliţişti).

Nu vom încheia fără să amintim faptul că reprezentanţii DGA şi-au afirmat disponibilitatea de a se implica în domeniul transporturilor încă din primăvara anului trecut, la conferinţa Ziua Cargo organizată la Poiana Braşov. Ceea ce vedem astăzi sunt primele rezultate, alte cazuri de corupţie urmând să iasă la iveală în următoarea perioadă, iar DGA aşteaptă în continuare sesizări.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Codul fiscal DIN NOU MODIFICAT



Guvernul, aşa cum ne-a obişnuit tot anul trecut, a făcut cadou de sărbători românilor o nouă ordonanţă de urgenţă, prin care a adus modificări şi completări semnificative Codului fiscal, cu aplicabilitate mai mult decât imediată, începând din 1 ianuarie 2011, deşi actul normativ a fost publicat în Monitorul Oficial din 30 decembrie 2010 şi a devenit disponibil publicului din 3 ianuarie 2011 din cauza sfârşitului de an.

Este vorba despre Ordonanța de urgență nr. 117/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal și reglementarea unor măsuri financiar-fiscale, care, după cum arată și titlul, este o ordonanță de urgență „mamut“ pentru că nu se limitează a modifica doar Codul fiscal, ci modifică și o altă serie de acte normative deloc de neglijat pentru contribuabili.

Modificările și completările la Codul fiscal vizează următoarele domenii: impozite directe - impozitul pe profit și impozitul pe venit, taxa pe valoare adăugată, accize, contribuțiile sociale și jocurile de noroc.

În continuare, ne propunem să punctăm câteva dintre noutățile cu impact semnificativ asupra activității economice a contribuabililor.

Combustibil nedeductibil

Astfel, în materia impozitului pe profit, noutatea este dată de scutirea de plată a acestui tip de impozit pentru contribuabilii persoane juridice române care plătesc impozitul pe veniturile microîntreprinderilor.

În ceea ce privește cheltuielile nedeductibile pentru calculul profitului impozabil, este de menționat faptul că Guvernul a prelungit măsura aplicabilă în perioada 1 mai 2009 – 31 decembrie 2010, în sensul că și în perioada 1 ianuarie 2011 - 31 decembrie 2011 inclusiv, rămân nedeductibile cheltuielile privind combustibilul pentru vehiculele rutiere motorizate care

sunt destinate exclusiv transportului rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kg și care să nu aibă mai mult de 9 locuri, incluzând și scaunul șoferului, aflate în proprietatea sau în folosința contribuabilului, cu următoarele excepții: vehiculele utilizate exclusiv pentru intervenție, reparații, pază și protecție, curierat, transport de personal la și de la locul de desfășurare a activității, precum și vehiculele special adaptate pentru a fi utilizate drept care de reportaj, vehiculele utilizate de agenți de vânzări și de agenți de recrutare a forței de muncă; vehiculele utilizate pentru transportul de persoane cu plată, inclusiv pentru activitatea de taxi; vehiculele utilizate pentru închirierea către alte persoane, inclusiv pentru desfășurarea activității de instruire în cadrul școlilor de șoferi.

Referitor la recuperarea pierderii anuale stabilite prin declarația de impozit pe profit, prin modificările aduse se precizează faptul că pierderea fiscală înregistrată în cele două perioade aferente anului 2010 se recuperează potrivit prevederilor Codului fiscal reglementate la art. 26, iar perioada 1 octombrie - 31 decembrie 2010 este considerată an fiscal în sensul celor 7 ani consecutivi prevăzuți de cod.

Schimbări și pentru TVA

În domeniul contribuțiilor sociale, avem ca noutate absolută includerea, în sfârșit, a acestora în Codul fiscal, creându-se un cadru legislativ unitar și în această zonă. Totodată, a fost introdusă declarația unică, prin care s-a dorit, onor legiuitorului, a se realiza atât declararea obligațiilor de plată la bugetele asigurărilor sociale și fondurilor speciale, cât și declararea persoanelor care sunt asigurate, declarație care se va depune la o singură instituție, respectiv autoritatea fiscală competentă.

În materia taxei pe valoarea adăugată, au fost introduse o serie de modificări și completări care au fost justificate de obligația României de a transpune o serie de directive europene, însoțite de o serie de măsuri de ordin tehnic.

Printre acestea, amintim modificarea Codului fiscal astfel încât să fie aplicată regula impozitării la locul utilizării efective a serviciilor în cazul transporturilor efectuate în afara Comunității; reglementarea posibilității persoanelor impozabile care au realizat o cifră de afaceri inferioară plafonului de scutire pentru întreprinderi mici (35.000 euro) de a solicita scoaterea din evidența fiscală a persoanelor înregistrate în scopuri de TVA, în vederea aplicării regimului special de scutire; aducerea unor lămuriri în cazul executărilor silite a bunurilor aparținând contribuabililor declarați inactivi etc.

3% impozit pe venit pentru microîntreprinderi

În domeniul impozitului pe venit, noutatea absolută este dată de reintroducerea impozitului pe veniturile microîntreprinderilor - persoane juridice române, în cotă de 3%.

Condițiile cumulative care trebuie îndeplinite de o microîntreprindere persoană juridică română la data de 31 decembrie a anului fiscal precedent, pentru a opta pentru acest tip de impozit pe venit, sunt:

- să realizeze venituri, altele decât cele din domeniul bancar; din domeniile asigurărilor și reasigurărilor, al pieței de capital, cu excepția persoanelor juridice care desfășoară activități de intermediere în aceste domenii; din desfășurarea de activități în domeniile jocurilor de noroc, consultanței și managementului;
- să aibă de la 1 până la 9 salariați inclusiv;
- să fi realizat venituri care nu au depășit echivalentul în lei al 100.000 euro;
- capitalul social al acesteia să fie deținut de persoane, altele decât statul și autoritățile locale;
- să nu aibă capitalul social deținut de un acționar sau asociat persoană juridică cu peste 250 de angajați.

Trebuie precizat ca acest impozit pe venit este unul opțional, putându-se realiza prin depunerea la organul fiscal competent a „Declarației de mențiuni pentru persoanele juridice, asociațiile familiale și asociațiile fără personalitate juridică, până la data de 31 ianuarie inclusiv a anului pentru care se plătește impozitul pe veniturile microîntreprinderilor".

Aviz așadar persoanelor juridice române care doresc să opteze pentru acest tip mai avantajos de impozitare, de a-și înregistra opțiunea până la 31 ianuarie 2011.

În cazul persoanelor juridice care se înființează în cursul unui an fiscal, opțiunea de plată a impozitului pe veniturile microîntreprinderilor se înscrie în cererea de înregistrare la registrul comerțului, fiind definitivă pentru anul fiscal respectiv.

Dacă în cursul anului fiscal, una dintre condițiile impuse de lege pentru a se putea încadra la plata acestui impozit nu mai este îndeplinită, microîntreprinderea are obligația de a păstra pentru anul fiscal respectiv acest sistem de impunere, fără posibilitatea de a beneficia pentru perioada următoare de prevederile prezentului titlu, chiar dacă ulterior îndeplinește condițiile legale.

Ordonanța de urgență reglementează, de asemenea, în această materie, și plata și depunerea declarațiilor fiscale, impozitarea microîntreprinderilor care realizează venituri mai mari de 100.000 euro, baza de impozitare etc.

Tot în acestă materie a impozitului pe venit, trebuie amintit că prin OUG nr. 117/2010, începând cu 30 decembrie 2010 (conform prevederilor exprese ale ordonanței de urgență), au fost abrogate dispozițiile din Codul fiscal care vizau neimpozitarea contravalorii cupoanelor ce reprezentau bonuri de valoare acordate cu titlu gratuit persoanelor fizice.

Acestea sunt doar câteva dintre noutățile aduse Codului fiscal, însă OUG nr. 117/2010 a modificat o serie de alte acte normative cum ar fi Legea nr. 76/2002 privind sistemul asigurărilor pentru șomaj și stimularea ocupării forței de muncă, cu modificările și completările ulterioare, Legea nr. 200/2006 privind constituirea și utilizarea Fondului de garantare pentru plata creanțelor, cu modificările ulterioare, Legea nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare, Codul de procedură fiscală etc, toate cu impact asupra angajatorilor, persoanelor fizice și, în general, asupra mediului de afaceri.

Nicoleta IACOB-ANCA
Avocat, IACOB-ANCA & ASOCIAȚII
nicoleta@iacob-anca.ro

Impozit DUBLU în 2011

Guvernul a majorat cu aproape 100% impozitul pentru autovehiculele de cel puţin 12 tone ce transportă marfă, astfel că posesorii de camioane se văd nevoiţi să achite anul acesta 14 milioane de lei vechi în loc de 7, cât plăteau până acum. Cel mai mare impozit, de aproape 4.000 de lei, trebuie plătit pentru vehiculele de peste 44 de tone, care au 3 plus 2 axe, indiferent dacă este folosit pentru transport intern sau internaţional. Majorarea este cu atât mai dureroasă cu cât sectorul transporturilor este unul dintre cele mai puternic afectate de criză.

Taxa de acces în Bucureşti cu maşini de peste 5 tone

Taxa privind accesul autovehiculelor destinate transportului de mărfuri și a utilajelor de mare tonaj în municipiul București (lei/zi)
a) pentru accesul și circulația în zona A:
- între 5 - 7,5 tone inclusiv: 231 lei/zi 2.000 lei/lună
- între 7,5 - 12,5 tone inclusiv: 452 lei/zi 4.000 lei/lună
- între 12,5 - 16 tone inclusiv: 903 lei/zi 8.000 lei/lună
- între 16 - 22 tone inclusiv: 1.355 lei/zi 12.000 lei/lună
- între 22 - 40 tone inclusiv: 1.806 lei/zi 16.000 lei/lună
- mai mare de 40 de tone: 2.247 lei/zi 20.000 lei/lună.

b) pentru accesul și circulația în zona B:
- între 5 - 7,5 tone inclusiv: 63 lei/zi 500 lei/lună
- între 7,5 - 12,5 tone inclusiv: 116 lei/zi 1.000 lei/lună
- între 12,5 - 16 tone inclusiv: 179 lei/zi 1.500 lei/lună
- între 16 - 22 tone inclusiv: 231 lei/zi 2.000 lei/lună
- între 22 - 40 tone inclusiv: 284 lei/zi 2.500 lei/lună
- mai mare de 40 de tone: 347 lei/zi 3.000 lei/lună

Restricționarea circulației autovehiculelor în zonele nominalizate se face astfel:
- în perioada 1 iulie - 31 august, în intervalul orar 20.00 - 07.00, accesul și circulația acestora sunt permise numai pe bază de autorizație, în restul zilei fiind interzise.
- în perioada 1 septembrie - 30 iunie, în intervalul orar 19.00 - 08.00, accesul și circulația acestora sunt permise numai pe bază de autorizație, iar în restul zilei accesul și circulația acestora sunt interzise.

Decizia de majorare a impozitelor anuale a fost luată înainte de Crăciun, în ședința Executivului din 23 decembrie, prin aprobarea HG 1.347/2010 privind stabilirea impozitului pe mașini prevăzut de Codul Fiscal.

Proiectul de hotărâre privind taxele majorate fusese elaborat de Ministerul Transporturilor încă din noiembrie și a fost postat pe site timp de 30 de zile. Patronatele au atras atunci atenția asupra faptului că dublarea impozitelor pentru vehiculele comerciale va duce la paralizarea activității transportatorilor rutieri, întrucât aceștia nu dețin fondurile necesare achitării taxelor. Însă solicitarea de „înghețare“ a cuantumului impozitelor pentru 2011 la nivelul celor din 2010 a fost ignorată de autorități, ca și acceptul privind scutirea transportatorilor de impozit pe o perioadă determinată, pentru vehiculele cu care nu produc venituri din activități comerciale.

Impozite europene pentru buzunare românești

Actul normativ aprobat de Guvern drept „cadou“ de Crăciun pentru transportatori are calculate impozitele ce trebuie achitate în 2011 pentru autovehiculele în cauză în funcție de numărul axelor, de masa autorizată, de tipul de transport (intern sau internațional) și de sistemul de suspensie al fiecărei mașini. Inițiatorii proiectului (conducerea MTI) argumentează că Hotărârea de guvern transpune în legislația românească directivele europene, astfel încât să se elimine denaturarea regulilor concurenței între agenții economici/întreprinderile de transport din statele membre, să se armonizeze sistemele de taxare și să se stabilească mecanisme corecte pentru impozitarea transportatorilor rutieri pentru folosirea infrastructurii. „Impozitele anuale reprezintă un aspect important al poziției competitive a unui transportator, iar armonizarea impozitării în domeniul rutier este un element-cheie pentru realizarea unei concurențe corecte și reale în cadrul Pieței Unice de Transport“, se arată în Nota de fundamentare a proiectului de HG.

Ținând cont de legislația europeană, pentru vehiculele angajate exclusiv în operațiunile de transport

intern a fost propusă, începând cu anul 2011, o creștere a valorii impozitelor, astfel încât să se ajungă la nivelul de 100% din valorile minime prevăzute în Directiva 1999/62/CE, iar pentru vehiculele angajate și în operațiunile de transport internațional, menținerea nivelului de 100% din valorile minime prevăzute în Directiva 1999/62/CE. Până acum se aplica un nivel de 80% din nivelurile minime practicate în statele membre.

La rândul său, Guvernul estimează un impact pozitiv asupra bugetelor locale, de 42 milioane lei în 2011, de 49 milioane lei în 2012, respectiv de 58 milioane lei în 2013.

Impozitul pe mijlocul de transport se plătește anual, în două rate egale, până la datele de 31 martie și 30 septembrie, inclusiv.

Iată cuantumul impozitelor anuale pentru 2011:

- Pentru vehiculele cu masa între 12 și 13 tone, în 2 axe, cu alt sistem de suspensie decât cel pneumatic sau echivalent, impozitul crește de la 72 la 133 de lei, în cazul mașinilor de transport intern, și de la 102 la 133 de lei în cazul celor de transport intern și internațional.

- Pentru mașinile cu 2 axe, cu masa între 13 și 14 tone, pentru transport intern de marfă, impozitul crește de la 72 la 133 de lei în cazul automobilelor cu sistem de suspensie pneumatic, și de la 198 la 367 de lei în cazul celor cu altfel de sistem de suspensie. La mașinile din aceeași clasă, dar pentru transport internațional, impozitul crește de la 102 la 133 de lei în cazul autovehiculelor cu suspensie pneumatică, și de la 282 la 367 de lei, pentru mașinile cu alte sisteme de suspensie.

- Pentru un vehicul cu 2 axe cu o masă de 15-18 tone, cu suspensie pneumatică sau echivalent, care asigură servicii de transport exclusiv intern, impozitul crește de la 278 lei la 517 lei. Dacă vehiculul are alt sistem de suspensie, impozitul crește de la 630 lei la 1.169 lei. În cazul în care mașina respectivă transportă marfă în străinătate, taxa crește de la 397 lei la 517 lei (suspensie pneumatică), respectiv de la 899 lei la 1.169 lei (alt tip de suspensie).

- Impozitul pentru autovehiculele cu 2 axe, dar cu masa de 18 tone, va varia între 517 lei și 1.169 de lei, spre deosebire de vechile valori: 278 de lei - 899 de lei.

- În cazul mașinilor cu 3 axe, cu mase între 15 și 26 de tone, impozitul va fi cuprins între 133 și 1.472 de lei, în timp ce vechile impozite erau între 72 și 1.132 de lei pe an, în funcție de tipul de masă, tipul de suspensie și aria de transport.

- La vehiculele de transport marfă cu 4 axe, cu masa între 23 și peste 32 de tone, care folosește alt tip de suspensie decât cel pneumatic și asigură transport internațional, impozitul se situează între 615 lei și 2.291 de lei, în timp ce vechiul impozit era între 331 de lei și 1.762 de lei.

Autovehicule articulate sau trenuri rutiere

Impozitul a crescut de la 1 ianuarie 2011 și pentru autovehiculele articulate sau trenurile rutiere de transport marfă, astfel:

- Pentru vehiculele cu 2 plus 1 axe, cu masa între 16 și 22 de tone, impozitul se situează între 60 și 1.310 lei, față de vechile valori între 33 de lei și 1.007 lei. Pentru o

mașină cu suspensie pneumatică și o masă de 18-20 tone, tot cu cu 2 plus 1 axe, taxa ajunge la 60 lei, de la 33 lei.

- La vehiculele cu 2 plus 2 axe, cu masa între 23 și 38 de tone, impozitul este între 128 de lei și 3.012 lei, după ce până acum impozitul era între 69 de lei și 2.316 lei.

- Vehiculele de marfă cu 2 plus 3 axe, de la 36 până la 40 de tone, sunt impozitate cu sume între 1.579 de lei și 2.986 de lei, vechea impozitare fiind cuprinsă între 850 de lei și 2.296 de lei.

- În cazul vehiculelor cu 3 plus 2 axe, cu mase de 36 t - 44 t, impozitul variază între 1.395 de lei și 3.963 de lei, în vreme ce vechiul impozit era situat între 751 de lei și 3.047 de lei.

- La categoria de vehicule cu 3 plus 3 axe, cu mase între 36 și peste 44 de tone, impozitul variază între 794 de lei și 2.283 de lei, cu o creștere semnificativă față de impozitul de până acum, care era între valorile de 427 de lei și 1.755 de lei.

Autobuzele şi autoturismele, taxate de Primărie

Actul normativ nu se referă și la motociclete, autoturisme, autobuze sau alte vehicule de până la 12 tone, al căror cuantum este aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 956/2009. Prin acest act normativ, au fost stabilite nivelurile pentru valorile impozabile, impozitele și taxele locale și alte taxe asimilate acestora, precum și amenzile aplicabile începând cu anul fiscal 2010. Autoritățile locale trebuie acum doar să adopte hotărâri privind menținerea acestor impozite și taxe locale sau majorarea lor pentru anul fiscal următor. În Capitală, spre exemplu, Consiliul General al Municipiului București a decis „înghețarea“ acestor dări.

Astfel, cuantumul impozitelor pe mijloacele de transport cu tracțiune mecanică rămâne în 2011 la nivelul de anul trecut:

* 8 lei/200 cmc pentru motorete, scutere, motociclete și autoturisme cu capacitate cilindrică de până la 1600 cmc inclusiv;

* 18 lei/200 cmc pentru autoturisme cu capacitatea cilindrică între 1601 - 2000 cmc inclusiv;

* 72 lei/200 cmc pentru autoturisme între 2001 - 2600 cmc inclusiv;

* 144 lei/200 cmc pentru autoturisme între 2601 - 3000 cmc inclusiv;

* 290 lei/200 cmc pentru autoturisme de peste 3001 cmc;

* 24 lei/200 cmc pentru autobuze, autocare, microbuze;

* 30 lei/200 cmc pentru alte autovehicule cu tracțiune mecanică cu masa totală maximă autorizată de până la 12 tone inclusiv;

* 18 lei/200 cmc pentru tractoare înmatriculate.

Totodată, taxa pentru utilizarea locurilor publice cu parcări de reședință a rămas aceeași în Capitală:

- 0,21 lei/zi pentru un loc de parcare în Zona A
- 0,10 lei/zi pentru un loc de parcare în Zona B
- 0,16 lei/zi pentru un loc de parcare în Zona C
- 0,13 lei/zi pentru un loc de parcare în Zona D.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Calendar 2011

S-a mai încheiat un an şi a început un altul! În luna ianuarie, fiecare dintre noi ne facem bilanţul realizărilor din anul anterior, dar şi obiectivele pentru noul an! Dacă în 2011 vă propuneţi să realizaţi noi investiţii pentru firma dumneavoastră, încă mai sunt disponibili bani europeni nerambursabili pe care îi puteţi accesa!

Pentru a fi informați de la începutul anului, în acest articol, vom prezenta calendarul deschiderii programelor de finanțare europeană pe care le pot accesa întreprinderile în 2011. Prima jumătate a anului se anunță bogată în sesiuni de depuneri a cererilor de finanțare, urmând ca în semestrul al II-lea să se mai deschidă doar câteva linii.

Februarie

Încă din luna februarie, se vor putea depune proiecte pentru investiții în active corporale și necorporale acordate IMM-urilor ce solicită un sprijin financiar nerambursabil cuprins între 1.075.001 lei și 6.450.000 lei. Fondurile nerambursabile obținute pot fi folosite pentru cheltuieli legate de: achiziție teren, construcție și modernizare clădiri, achiziție mijloace fixe (instalații, echipamente, mijloace de transport tehnologice etc), achiziție aplicații informatice, licențe, brevete, software, etc. Suma rambursată poate ajunge chiar până la 70% din valoarea eligibilă a proiectului, contribuția proprie a solicitantului fiind de 30%. De asemenea, la demararea proiectului, beneficiarul poate obține o prefinanțare de 35% din întreaga valoare a ajutorului financiar acordat.

Tot din februarie, asociațiile profesionale, organizațiile patronale sau furnizorii de orientare și consiliere în carieră pot depune proiecte privind accesul și participarea la formare profesională continuă a angajaților din toate sectoarele economice. Durata de

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

Vrei să ştii în ce constau?

BEPA Advisors

De unde le poţi obţine?

Cum se întocmeşte dosarul?

PRINDE DEPUNERILE DE PROIECTE DIN 2010, SUMELE DISPONIBILE SUNT LIMITATE!

CONTACTEAZĂ-NE PENTRU O SESIUNE DE CONSULTANŢĂ GRATUITĂ DESPRE "BANII EUROPENI"!

Intr. Difuzorului nr. 3, Sector 1, Bucureşti 0722.383.019 031.817.65.31 office@bepa.ro www.bepa.ro

implementare a unui proiect poate fi cuprinsă între minim 6 luni și maxim 3 ani, iar valoarea totală eligibilă a proiectului poate fi cuprinsă între 500.000 euro și 5 milioane euro. Contribuția solicitantului la valoarea totală eligibilă a proiectului este de doar 2% (în cazul persoanelor juridice de drept privat fără scop patrimonial) și de 5% (în cazul persoanelor juridice de drept privat cu scop patrimonial).

Martie

În luna martie, micro-întreprinderile existente sau start-up-urile din mediul rural vor putea depune proiecte în vederea realizării investițiilor în infrastructura de primire turistică, pentru activități recreaționale, investiții în centrele de informare, amenajarea de marcaje turistice, dar și pentru dezvoltarea / marketingul serviciilor turistice legate de turismul rural. Valoarea maximă a finanțării nerambursabile este de 200.000 euro, cu un procent nerambursabil de 50%, respectiv 40% pentru regiunea București - Ilfov. Această linie se va mai redeschide pentru depuneri de proiecte și pe parcursul lunii septembrie.

Mai

În luna mai, se va deschide sesiunea depunerilor pentru proiectele ce vizează crearea și dezvoltarea de microîntreprinderi în mediul rural. În cadrul acestei linii de finanțare nerambursabilă, sunt sprijinite investițiile realizate atât de către microîntreprinderile existente, cât și cele nou înființate din sectoare de activitate non-agricole, din spațiul rural. Microîntreprinderile sunt definite ca întreprinderi ce au până la 9 salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 2 milioane de euro, echivalent în lei.

Intensitatea ajutorului nerambursabil este de 70% și poate ajunge până la 200.000 euro (respectiv 100.000 euro pentru întreprinderile din domeniul transportului rutier - transportul de marfă și transportul de călători pe cale rutieră), astfel contribuția proprie a solicitantului este de numai 30% din valoarea eligibilă a proiectului, iar beneficiarul poate obține o prefinanțare de 50%.

Trimestrul IV

În trimestrul IV 2011, IMM-urile din industria extractivă, industria prelucrătoare, cele care se ocupă cu recuperarea materialelor și cele din domeniul construcțiilor vor putea obține un sprijin financiar nerambursabil în valoare de până la 1.075.000 lei pentru investițiile productive. Întreprinderile mici și mijlocii (IMM-urile) sunt definite ca întreprinderi ce au între 10 și 249 salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă de până la 50 milioane euro sau dețin active totale de până la 43 milioane de euro, echivalent în lei.

În cazul în care faceți parte din categoria IMM-urilor din domeniile mai sus amintite sau din cadrul microîntreprinderilor din mediul rural și aveți în vedere investiții în active pentru următorii 2 ani, luați în considerare și sprijinul financiar nerambursabil oferit prin accesarea finanțărilor disponibile României prin instrumentele structurale de la Uniunea Europeană.

Articol realizat de firma de consultanță BEPA Advisors București
www.bepa.ro

Cel mai... MASTER!

Noul Master a fost lansat anul trecut, în ciuda crizei ce a afectat puternic pe toţi producătorii de vehicule, dar mai ales pe cei de comerciale. El atrage atenţia printr-un design complet nou, atât exterior cât şi interior, dar şi prin tehnologia disponibilă sau intervalele de servisare crescute. Costurile de întreţinere ale noului model sunt şi ele mai mici cu 27%, fiind printre cele mai avantajoase de pe piaţă.

Producătorul francez este unul dintre cei mai importanți jucători pe piața de vehicule comerciale din România, iar pentru a-și întări această poziție a pus la dispoziția potențialilor clienți noul Renault Master.

Schimbarea la faţă

Designul noului Master impresionează prin masivitate, noua grilă frontală fiind impunătoare fără a se încadra într-un stil Renault anterior, totul fiind proaspăt desenat pentru acest model. Grila centrală este acum ceva mai aerisită, în sensul că logo-ul producătorului francez a fost mutat pe capotă. Blocurile optice sunt alungite și dispuse vertical, lucru care accentuează impresia de înălțime. Trecând la partea de interior, am putea spune că noul Master dispune de cel mai mare număr de spații de depozitare de pe piață, acestea fiind amplasate ergonomic. Autovehiculul oferă un confort comparabil cu cel al unui turism, ergonomia spațiului fiind îmbunătățită, astfel încât să ofere un maxim de confort, chiar la drumuri mai lungi. Habitaclul devine mai confortabil, cu o extindere de 5,7 cm a spațiului longitudinal în ca-

bină, ceea ce înseamnă mai mult spațiu la picioare. Scaunul șoferului este mai mare și mai ușor de manevrat, cu numeroase reglaje disponibile și comenzi amplasate exact unde trebuie.

Motorizare

Din punct de vedere al cilindreei, noile motoare sunt ceva mai mici, cei de la Renault trecând de la 2.500 la 2.300 cmc, la bază aflându-se de fapt motorul de 2.0 dCi al grupului, care echipează mașinile din clasa mică. Noul motor 2.3 dCi, singurul momentan, este conceput special pentru a răspunde cerințelor specifice ale unui vehicul utilitar, cu trei versiuni de putere (100, 125 și 150 CP) și este identic pentru variantele cu tracțiune și cele cu propulsie. Noul Master dispune de un tren de rulare pseudo Mac Pherson cu bară anti-ruliu în serie, care garantează o stabilitate foarte bună. Dispunerea motorului este transversală pentru versiunea cu tracțiune față și longitudinală pentru versiunea cu propulsie, în cazul acesteia din urmă axul cardanic este format din două sau trei segmente în funcție de lungimea ampatamentului. Momentan, Master este disponibil doar cu cutie manuală cu cinci sau șase rapoarte, însă pentru viitor cei de la Renault iau în calcul o cutie robotizată, pentru ambele tipuri de tracțiuni.

Configurații

Noul Master poate fi caracterizat ca fiind una dintre cele mai versatile mașini de pe piață, putând fi configurat în 350 de versiuni și zece sarcini utile de la 8 la 17 mc prin combinarea celor trei ampatamente, trei înălțimi, patru lungimi și două tipuri de tracțiune disponibile precum și cele patru greutăți maxime admise 2,8 t, 3,3 t, 3,5 t și 4,5 t pentru varianta cu roți duble pe spate. Mutarea roții de rezervă sub autovehicul a făcut posibilă obținerea unui acces mai bun la spațiul de marfă. Din punct de vedere al costurilor, acestea sunt mai scăzute conform oficialilor companiei, lucru posibil datorită măririi intervalului de service de la 30.000 km la 40.000 km, dar și folosirii unui lichid nou de răcire, ce trebuie schimbat la 160.000 km în loc de 120.000 km.

Fișă tehnică Renault Master

- Motorizare: M9T, dCi
- Cilindree: 2.298 cmc
- Putere: 125 CP/3.500 rpm
- Cuplu maxim: 310 Nm/1.250-2.000 rpm
- Transmisie: manuală: 6+1 trepte
- Tracțiune: spate
- Dotări suplimentare: AC, suspensie pneumatică scaun șofer, cameră video pentru mers cu spatele.

Monitorul LCD pentru mersul înapoi a fost montat în parasolarul șoferului

Ușile sunt ticsite de spații de depozitare

La treabă...

Bineînțeles că datele oferite de către oficiali nu ne-au mulțumit și am ales să mergem mai departe, testând chiar noi un model de Master. Mașina care ne-a fost pusă la dispoziție era un model echipat cu propulsorul diesel 2.3 dCi, versiunea de 125 CP cu propulsie, ce dezvoltă un cuplu maxim de 310 Nm pe o plajă de turație cuprinsă între 1.250 și 2.000 rpm. Din punct de vedere al performanțelor, mașina s-a comportat foarte bine, reprizele surprizând un pic pentru o mașină de un asemenea gabarit, iar suspensia dar și sistemul de frânare s-au achitat bine de sarcini. Grație dimensiunilor mărite ale parbrizului și ale geamurilor laterale în comparație cu modelul anterior, vizibilitatea a fost crescută, fapt la care contribuie și blocurile optice care aduc și ele un plus prin sistemul de iluminare la viraje. La partea de interior, confortul a fost și el îmbunătățit, spre exemplu, la modelul pe care noi l-am testat, am beneficiat de un scaun al șoferului echipat cu suspensie pneumatică, ce te face să te simți ca un șofer de camion, în sensul plăcut, bineînțeles, dar și un monitor LCD de 3,5 inch care era conectat la o cameră video amplasată în spatele mașinii, fiind un real ajutor când era vorba de parcat în oraș. Nu putem să nu remarcăm și posibilitatea de a transforma scaunul din mijloc, prin rabatare, într-o măsuță rotativă. Un alt element care a surprins este poziționarea afișajului electronic al radioului, aflat acum deasupra locului unde ar fi trebuit să se regăsească oglinda retrovizoare. Pe lângă vizibilitate și sistemele de suspensie și frânare, la capitolul siguranță contribuie și airbag-ul șoferului aflat în dotarea standard dar și sistemele ESP și ABS. Ca și concluzie generală, noul Master are toate calitățile necesare să ducă mai departe numele construit de predecesorii săi.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Clipboard-ul nu putea să lipsească dintr-o mașină destinată distribuției

Display-ul radio-cd-ului este amplasat acum în locul de deasupra oglinzii

Mai mult confort pentru șofer

Planșa de bord este foarte aerisită, iar comenzile amplasate ergonomic

Primul Mercedes-Benz Actros a părăsit linia de asamblare a uzinei din Aksaray, Turcia, la începutul lunii decembrie, marcând debutul producţiei în serie a Mercedes-Benz Actros pentru piaţa turcă. În aprilie, Mercedes-Benz Trucks a decis să-şi intensifice implicarea în Turcia şi a lansat Actros pentru a valorifica noi segmente de piaţă.

ACTROS s-a mutat în Turcia

Autovehiculele produse în Aksaray sunt destinate în principal pieței din Turcia, dar și exportului. Camioanele sunt acum expediate în părți componente și piese din Wörth în Aksaray, unde sunt ulterior asamblate și finisate.

Planuri de investiţii

Oferind gama completă de produse în Turcia și desfășurând operațiuni de asamblare acolo, Mercedes-Benz își dovedește angajamentul pe termen lung față de Turcia, în calitate de centru de producție și fortifică substanțial rețeaua de producție dintre uzinele din Wörth și Aksaray. „Fabricarea Actros în Turcia reprezintă o expresie clară a angajamentului companiei față de uzina din Aksaray“, a spus Wolf-Dieter Kurz, președinte și director executiv al Mercedes-Benz Türk. „Vom investi 130 de milioane de euro în locație în următorii cinci ani pentru a crește pe viitor nivelul competitivității“, a mai adăugat acesta. Investiția include un nou centru de asamblare, introducerea unor noi metode de vopsire și o creștere a volumului local de camioane Actros. „Ne dorim să răspundem rapid și flexibil cererii pentru camioane de mare tonaj pe piața din Turcia. Cele două centre cu influență și rețeaua de producție ne oferă flexibilitatea de care avem nevoie pentru a realiza acest lucru, iar personalul înalt specializat și motivat va asigura clienților calitatea „Trucks you can trust“ pe care aceștia o apreciază foarte mult“, a declarat Yaris Pürsün, responsabilul cu producția de camioane Mercedes-Benz și cu fabricile din Wörth și Aksaray.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Mercedes Benz Trucks pe piaţa turcă

Începând din noiembrie 2010, Mercedes-Benz Trucks a deținut o cotă de peste 38% pe piața din Turcia, fiind liderul necontestat pe piața camioanelor de mare tonaj, Turcia aflându-se pe locul al treilea în topul celor mai profitabile piețe pentru Mercedes-Benz Trucks, după Germania și Brazilia. Mercedes-Benz Turcia încheie seria de produse fabricate în Turcia - de la Atego la Axor și Unimog - cu Actros, cel mai reprezentativ camion din segmentul camioanelor de mare tonaj de transport de marfă pe distanțe lungi. Gama de produse va include acum nu numai camioane cu semiremorcă, dar și versiunea Actros destinată șantierelor de construcții. Toate camioanele sunt prevăzute cu motoarele BlueTec și îndeplinesc standardele EURO 4 și EURO 5 cu privire la emisii.

Dakar 2011

SPECTACOL Sud-American

Deşi de ani de zile ne-am obişnuit cu un start tradiţional la Paris şi cu un parcurs plin de peripeţii în Senegal, raliul Dakar, deliciul tuturor celor interesaţi de sporturile cu motor, s-a mutat, de câţiva ani, în America de Sud, din cauza unor atentate şi instabilităţii politice din zona africană mai sus amintită. Totuşi, simbolic, numele raliului este tot Dakar, gradul de spectaculozitate a rămas neştirbit iar popularitatea competiţiei se menţine la cote impresionante. Demn de menţionat este faptul că anul acesta România are doi reprezentanţi în secţiunea moto, Emanuel Gyenes şi Marcel Butuza.

Pentru cea de-a treia sa ediție pe continentul Sud-American, raliul Dakar a fost găzduit de Argentina și Chile. Organizatorii au încercat să realizeze un mix echilibrat de etape mai dificile și mai ușoare, pentru a pune la încercare pe deplin calitățile participanților.

Raliul Dakar a păstrat tradiția de a debuta pe 1 ianuarie, dar de data aceasta a pornit din Buenos Aries, nu din Place de la Concorde din Paris. Prima etapă s-a desfășurat pe șosea, de la Buenos Aires la Victoria, pe un parcurs de 377 km. Pe 2 ianuarie, între Victoria și Cordoba, parcursul pe șosea a avut o lungime de 566 km, proba specială pentru moto fiind de 192 km, cea pentru mașini și camioane - de 222 km, incluzând un traseu montan.

Cea de-a treia zi de concurs a adus un parcurs de 440 km pe șosea și 300, respectiv 324 km de speciale, între Cordoba și San Miguel de Tucuman. Participanții au înfruntat un peisaj sălbatic, cu păduri și, pentru partea moto, cu multe denivelări de natură să sporească gradul de spectaculozitate dar și de dificultate al parcursului. Nici secțiunea auto nu este lipsită de hopuri și unghiuri moarte.

Pe 4 ianuarie, între San Miguel de Tucuman și San Salvador de Jujuy, secțiunea de șosea a totalizat 231 km, specialele fiind, pentru moto, de 521 km, iar pentru auto de 500 km. Pentru camioane, specialul a totalizat 226 km. Peisajul a inclus canioane deșertice, zone nisipoase și împădurite, de la care au fost scutite, totuși, camioanele, pentru că ramurile destul de joase ale copacilor constituiau un adevărat pericol pentru parbrize.

Pe 5 ianuarie, între San Salvador de Jujuy și Calama, a fost un parcurs de 554 km pe șosea și o secțiune specială de 207 km. Raliul a părăsit temporar Argentina, trecând Anzii. După ce au trecut granița, echipajele au urcat până la o altitudine de 4.800 m, iar în Chile și-au făcut intrarea în deșertul Atacama. Specialul a debutat la o altitudine de 3.300 m, parcursul incluzând un teren pietros, în apropierea dunelor.

O zi mai târziu, cea de-a cincea etapă a adus, între Calama și Iquique, 36 km de șosea și 423 de speciale, cu terenuri variate ce reclamă diverse tipuri de conducere. După un start pe teren pietros și denivelat, a urmat o zonă nisipoasă, dune și o pantă de 2,3 km cu o înclinare de 32%.

Pe 7 ianuarie, între Iquique și Arica, 265 km de șosea și 456 km de speciale - în inima deșertului Atacama - au scos untul din concurenți. Pe această porțiune, înainte de ziua de odihnă, meniul a inclus o serie de dune de dimensiuni mari, cu un slalom printre nisipuri și tufișuri sau ierburi uscate de natură să pună la mare încercare răbdarea participanților.

Nisipurile decid campionii

După ziua de odihnă, pe 9 ianuarie, competitorii părăsesc Arica, pentru a se îndrepta către Antofgasta. 208 km pe șosea și 631 de

terenuri speciale pentru motociclişti (611 pentru maşini şi camioane) aduc participanţii pe cea mai lungă etapă specială a raliului, cu două secţiuni contra cronometru, etapa fiind foarte solicitantă din punct de vedere fizic. Finişul se desfăşoară pe ţărmul oceanului.

Cea de-a opta etapă, între Antofagasta şi Copiano, totalizează 268 km pe şosea şi 508 km de probe speciale. Sunt trei faze diferite care solicită calităţile participanţilor, în prima parte a specialelor dificil fiind pentru navigatori, fiind puţine repere la dispoziţie în imensitatea chiliană. Urmează drumuri neamenajate miniere şi o zonă nisipoasă la finalul etapei.

Că tot a venit vorba despre nisipuri, pe 11 ianuarie, vreo 235 km de speciale sunt numai pe nisip, cu o secţiune scurtă de legătură, de 35 km, pe un parcurs circular, plin de capcane, care probabil e de natură să decidă adevăraţii câştigători. Aici, clasicul sfat de a merge cu anvelopele dezumflate este cel mai valoros.

Pe 12 ianuarie, sunt 686 km de şosea şi 176 km de speciale între Copiapo şi Chilecito. Concurenţii trec din nou Anzii. O zi mai târziu, 164 km de şosea şi 622 km de speciale lasă concurenţilor sentimentul că au intrat în Vestul Sălbatic şi se pot aştepta din clipă în clipă să se întâlnească cu indienii apaşi sau cherokee. Pe 14 ianuarie, de la San Juan la Cordoba, traseul de conexiune pentru moto şi turisme e de 123 km, iar specialele de 555, iar pentru camioane de 349, respectiv 266 km. Se poate spune că este bătălia decisivă pentru titlu, la care camioanele vor constitui o excepţie, pornind pe lumina zilei.

În fine, ultima etapă, pe 15 ianuarie, cu o conexiune de 645 km şi o etapă specială de 181 km, scurtă şi rapidă, aduce concurenţii la finişul de la Baradero, unde spectacolul de final face toţi banii!

Pretendenţii la titlu

Şi de data aceasta, competiţia este una impresionantă, fanii celor patru categorii de vehicule care concurează neavând nici un motiv a se plânge.

Pe secţiunea moto, pe primul loc la general se afla, la data de 9 ianuarie, spaniolul Marc Coma, urmat de Cyril Despres (Franţa) şi de chilianul Fransciso Lopez Contardo. Românul nostru Emanuel Gyenes se situa pe locul 20 (din 59 de participanţi rămaşi în joc). La categoria ATV (quad), primii trei clasaţi erau trei argentinieni: Tomas Maffei, Alejandro Patronelli şi Sebastian Halpern, în timp ce la autoturisme conducea echipajul german Matthias Kahle - Thomas Schuenemann, urmat de francezii Philippe Gosselin şi Olivier Pottier şi, pe locul 3, de un echipaj francez cu o distinsă doamnă în componenţă: Isabelle Patissier şi Thierry Dellizotti.

La camioane, răsfăţatul tuturor, rusul Vladimir Chagin, se afla, pe 9 ianuarie, pe locul trei, alături de coechipierii săi, Serghei Savostin şi Ildar Haysultanov. Pe locul întâi se afla tot un echipaj rus, compus din alţi veterani populari ai Dakarului, Firdaus Kabirov, Aydar Belyaev şi Andrey Mokeev. Duelul Kamaz contra Kamaz este „stânjenit", anul acesta, de Tatra şi de echipajul ceh Ales Loprais - Milan Holan - Josef Kalina, care, pe locul doi după 6 etape, promite un finiş de neuitat pentru toţi cei cu motorină în sânge.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Campionii Dakar 2011

Moto
1. Marc Coma (Spania) - KTM 450 Rally Factory Replica
2. Cyril Despres (Franţa) - KTM 450 Rally Factory Replica
3. Helder Rodrigues (Portugalia) - Yamaha WR 450 F

...
17. Emanuel Gyenes (România) - KTM 690 Rally

...
57. Marcel Butuza (România) - KTM 690 Rally

ATV
1. Patronelli Alejandro (Argentina) - Yamaha Raptor 700
2. Sebastian Halpern (Argentina) - Yamaha Raptor 700
3. Laskawiec Lukasz (Polonia) - Yamaha Raptor 700

Auto
1. Al-Attiyah Nasser Saleh (Qatar) - Volkswagen Race Touareg 3
   Gottschalk Timo (Germania)
2. De Villiers Giniel (Africa de Sud) - Volkswagen Race Touareg 3
   Von Zitzewitz Dirk (Germania)
3. Sainz Carlos (Spania) - Volkswagen Race Touareg 3
   Cruz Lucas (Spania)

Camioane
1. Chagin Vladimir (Rusia) - Kamaz 43269
   Savostin Sergey (Rusia)
   Shaysultanov Ildar (Rusia)
2. Kabirov Firdaus (Rusia) - Kamaz 4326
   Belyaev Aydar (Rusia)
   Mokeev Andrey (Rusia)
3. Mardeev Ilgizar (Rusia) - Kamaz 4326
   Demyanenko Vladimir (Rusia)
   Mardeev Ayrat (Rusia)

Vânzările Dacia au crescut cu 12% în 2010

În 2010, Dacia a vândut 348.723 vehicule, volum superior cu 12% faţă de cel realizat în anul 2009. Ritmul de creştere a vânzărilor Dacia a depăşit astfel, pentru al şaselea an consecutiv, 10%, volumul livrărilor anuale ale mărcii ajungând să se dubleze între 2005 şi 2010.

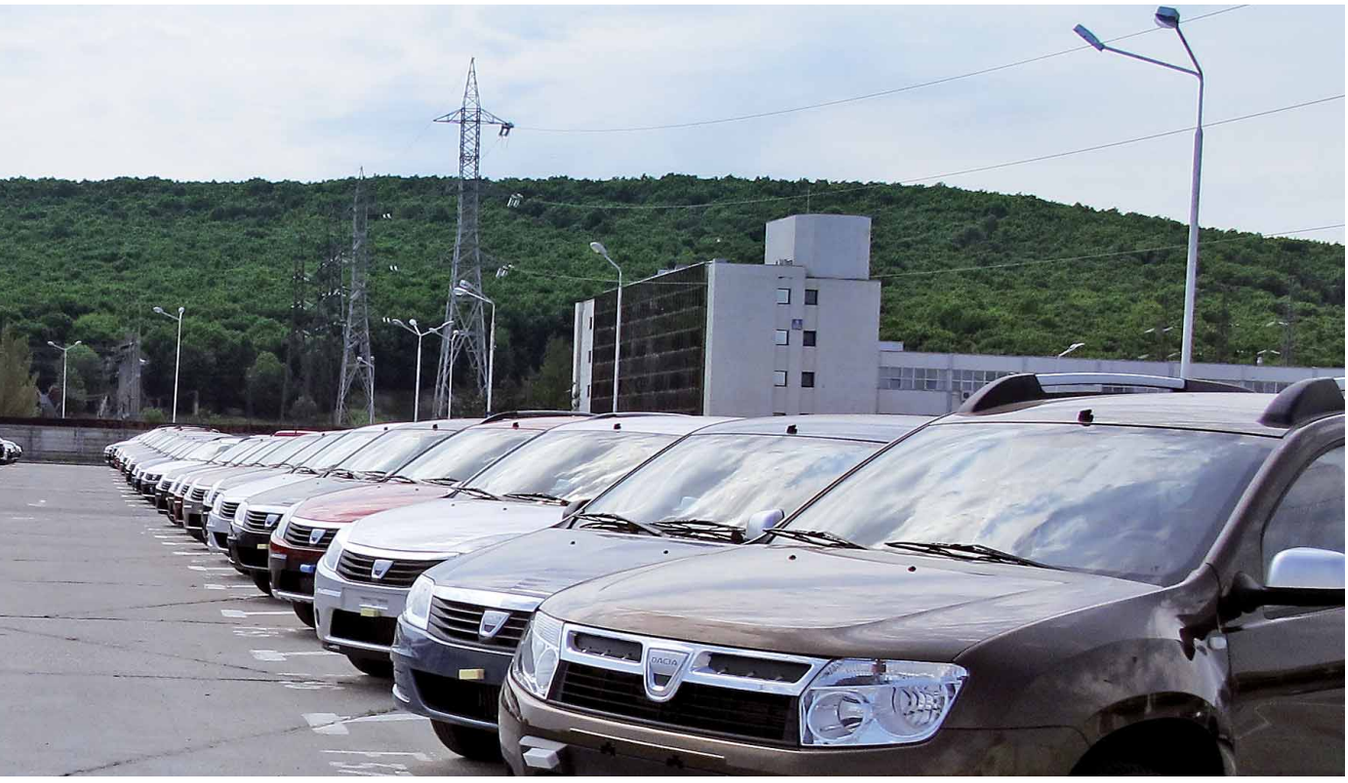
Pe piața din România, care a înregistrat în 2010 o scădere de 20,4%, Dacia a comercializat 36.730 vehicule, adjudecându-și astfel o cotă de piață de 31,7 %, în creștere cu 2,8 procente față de anul precedent. Peste două treimi din volumele vândute (24.856 unități), au fost livrate prin intermediul programului de reînnoire a parcului auto din România. O contribuție importantă la rezultatul înregistrat de Dacia au avut-o vânzările de flote, care au atins în 2010 un nivel record de aproape 4.000 de unități, în special ca urmare a livrărilor către societăți atât românești cât și internaționale prezente în România.

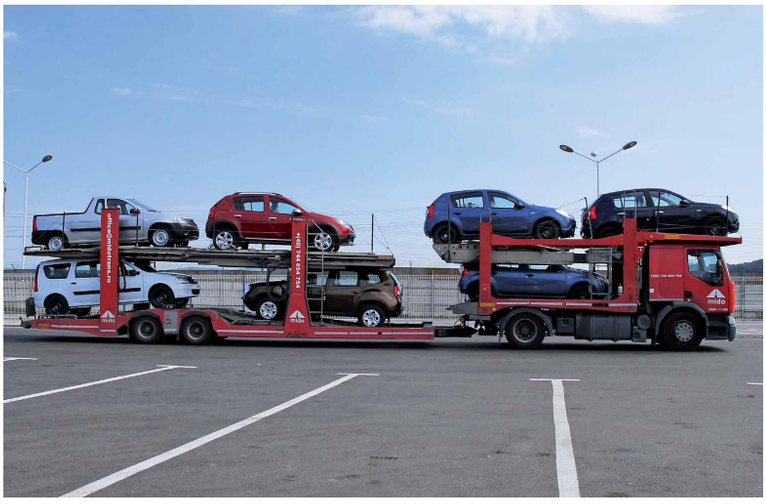
Primul an de Duster

Pentru Dacia, anul 2010 a fost marcat de lansarea modelului Duster. Datorită unui raport prestații/spațiu interior/preț fără echivalent în lumea vehiculelor 4x4, Dacia Duster s-a impus rapid drept lider în segmentul său pe piața din România, cu 4.826 unități vândute. Remarcabil este faptul că 92% dintre clienți au optat pentru versiunea vârf de gamă, Lauréate. Modelul cunoaște, de asemenea, un succes remarcabil și pe plan internațional, cu peste 100.000 de comenzi la data de 31 decembrie 2010. Dincolo de aprecierea publicului larg, Dacia Duster a reușit să-i convingă și pe profesioniștii domeniului auto, obținând premiul „Autobest 2011“, precum și titlurile „Mașina Anului 2011“ în România, dar și în Croația, precum și trofeul „SUV-ul Anului 2011“ în România.

O puternică dinamică a exporturilor

Vânzările Dacia pe plan internațional au depășit 311.000 unități, în creștere cu 15% față de anul





2009. Marca românească și-a consolidat succesul în Europa Occidentală unde, în 2010, au fost înmatriculate 228.865 vehicule Dacia. Franța a redevenit anul trecut prima piață de export pentru Dacia, cu peste 110.000 unități vândute, ceea ce corespunde unei cote de piață de 4,12%. Acest rezultat plasează Dacia pe locul al șaselea în clasamentul mărcilor cele mai vândute din Franța. A doua treaptă a podiumului este ocupată de Germania, cu 40.500 unități, un rezultat inferior față de cel înregistrat în anul 2009, însă cu mult superior celor 25.548 vehicule Dacia vândute în această țară în 2008. Pe locul al treilea se situează Italia, cu 21.930 unități, urmată la mică distanță de Spania, cu 21.739 vehicule înmatriculate. Alte piețe împortante pentru Dacia pe plan internațional sunt Turcia (19.167 unități), Algeria (18.578 unități) și Maroc (18.087 unități).

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Top 10 destinații export în 2010

Țara	Unități
1 Franța	110.076
2 Germania	40.500
3 Italia	21.930
4 Spania	21.753
5 Turcia	19.167
6 Algeria	18.578
7 Belgia	11.403
8 Austria	6.068
9 Polonia	6.018
10 Olanda	5.557
* Maroc (centru de producție Dacia)	18.087

Vânzările Dacia pe modele în România în 2010

Model	Unități
Sandero (inclusiv versiunea Stepway)	3.047
Logan berlină	22.791
Logan MCV	3.678
Duster	4.826
Logan VAN	1.473
Logan Pick Up	915
Total	36.730

Conceptul Volvo Logistics

CĂI FERATE EUROPENE Linia Viking

Supply Chain Management Center continuă şi în 2011 seria exemplelor de succes preluate de pe www.bestlog.org. Primul studiu de caz preluat aduce în prim plan Volvo Logistics, câştigătorul Marelui premiu pentru logistică şi transport în anul 2009 la categoria „Inovaţia anului - transport feroviar“.

Descrierea problemei

Volvo Logistics desfășurase mai multe încercări de lansare a unui concept intermodal între Germania și Suedia. Aceste încercări au eșuat din cauza unor probleme tehnice, dar și din cauza indisponibilității serviciilor, din cauza orarelor necorespunzătoare și din cauza unor lead time-uri și costuri logistice prea mari.

În 2006, a fost lansat un proiect de identificare a unor noi soluții pentru reducerea costurilor de transport și a impactului asupra mediului, care a dus la crearea Liniei Viking. Proiectul a fost demarat în condițiile creșterii prețurilor la combustibili, a accizelor și a taxelor rutiere și în condițiile generate de numărul redus de șoferi și vehicule și a aspectelor privind mediul asociate emisiilor de CO_2 și congestionării traficului.

Volvo Trucks, prin Volvo Logistics, și-a provocat transportatorii să reducă emisiile de dioxid de carbon cu 20% între 2006 și 2010. Această provocare a reprezentat un alt element în strategia Volvo Trucks, care țintea deja, printre altele, producția fără emisii de carbon, eficiența energetică, tehnologia pentru combustibili alternativi și reciclarea.

Sistemul logistic Volvo avea la bază intermodalitatea, prin care diferite modalități de transport sunt utilizate fie împreună în aceeași comandă, fie în paralel, independent. Făcând asta, semnificația modalităților respective și in-

DEXION®
www.dexion.ro E-mail: office@dexion.ro

Soluţii de arhivare de înaltă calitate pentru arhive, birouri, biblioteci, instituţii şi muzee.

Dexion dezvoltă soluţii pentru arhive şi birouri, versatile şi eficiente din punct de vedere al spaţiului pentru clienţi cum ar fi agenţiile guvernului, biblioteci, muzee, universităţi, instituţii financiare şi sanitare

Putem oferi o gamă largă de soluţii elegante şi ergonomice, care includ sisteme fixe precum şi soluţii mobile revoluţionare, acţionate fie manual, fie electric.

tegrarea lor se utilizează în formarea celui mai eficient și sustenabil sistem total. Categoria principală a sistemului european include concepte feroviare, maritime și rutiere.

Ultima componentă - conceptul feroviar - a fost introdusă în toamna lui 2008 pentru a scădea și mai mult costurile de transport și impactul operațiunilor Volvo Logistics asupra mediului. Totuși, transportul feroviar singur nu era suficient, numai o combinație între transportul rutier și feroviar ar fi putut să ofere mixul necesar. Numele noului concept intermodal a fost Linia Viking.

Soluţia

În 2006, Volvo Logistics a început un nou proiect pentru dezvoltarea unui sistem feroviar european care să conecteze locațiile de producție ale grupului Volvo cu principalele centre comerciale. Sistemul feroviar urma să formeze fundația aprovizionării viitoare cu materiale iar primul pas era dezvoltarea unei soluții feroviare între Hanovra și Gothenburg. Cel de-al doilea pas era conectarea cu puncte precum Kornwestheim și Ingolstadt și transformarea locației din Hanovra într-un punct nodal al diferitelor rute ale materialelor pentru optimizarea supply chain-ului din punct de vedere economic și ecologic.

Utilizarea extensivă a Automotive RailNet urma să garanteze prioritatea trenurilor Volvo pentru menținerea lead time-urilor reduse. La inițierea proiectului, principalul generator a fost eficiența costurilor, însă, în timp, eficiența din punct de vedere al mediului a devenit la fel de importantă.

Obiectivul era obținerea unui lead time maxim de 48 de ore de la preluare până la livrare. Rutele atractive și orarele stabile erau necesare pentru obținerea obiectivelor de lead time. Echipamentele

Avantaje și dezavantaje

Avantaje
- Reducerea impactului asupra mediului
- Reducerea costurilor de transport
- Reducerea lead time-urilor

Dezavantaje majore:
- Reducerea flexibilității (rute și timpi)
- Vulnerabilitate la perturbații
- Costuri fixe și nevoia unor soluții alternative

inovatoare și adaptate pieței erau necesare pentru crearea unui cadru eficient din punct de vedere al costurilor pentru transportul semiremorcilor prin rețeaua feroviară. Acest nou echipament putea să încarce semiremorci Standard, Megatrailere, containere de 20 și 40 de picioare și semiremorci de 7,82 și 13,6 m lungime.

Volvo Logistics a decis să utilizeze semiremorci Mega, care puteau fi folosite atât pentru vagoane cât și pentru camioane. Era important să existe soluții flexibile prin faptul că linia feroviară era mult mai predispusă la întreruperi. Transportul rutier poate fi rerutat cu ușurință, însă un accident feroviar poate cauza întreruperi lungi. Într-o situație de acest gen, toate semiremorcile transportate feroviar puteau fi cuplate și transferate în sistemul rutier. În acest context, au fost încheiate contracte cu cărăușii ce dispuneau de capacități mari, pentru a se dispune de o soluție de rezervă în situații limită.

Obiectivul principal al Liniei Viking era reducerea impactului asupra mediului și reducerea costurilor de transport, menținându-se, în același timp, lead time-uri reduse. Utilizând această soluție intermodală, emisiile de CO_2 erau reduse cu 63%. Inițial circa 35-40% din volume erau transportate pe cale feroviară. Concepția generală era că pe cale feroviară lead time-urile cresc. Nu și în cazul Liniei Viking. De fapt, lead time-ul era mai redus cu 12 ore pe anumite rute. Dacă proiectul funcționa conform previziunilor, volumele și lead time-urile urmau să arate și mai bine.

Provocări

Provocarea 1: Minimizarea aspectelor privind costurile și impactul asupra mediului.

Provocarea 2: Întâmpinarea așteptărilor clienților privind calitatea, lead time-urile și precizia livrărilor.

Provocarea 3: Identificarea de cărăuși dispuși la investiții în echipamente de transport (capete de tractor și platforme) și în dezvoltarea conceptului.

Provocarea 4: Depășirea aspectelor privind capacitatea și infrastructura terminalelor rutiere/feroviare.

Provocarea 5: Atingerea unor volume care să justifice cadrul implementat.

Provocarea 6: Sistem feroviar care să țină pasul cu cererea în continuă creștere.

Provocarea 7: Integrarea tuturor partenerilor în sistemul proiectat.

Provocarea 8: Asigurarea unor soluții de rezervă în cazul întreruperilor.

Factori de succes

Cel mai important factor care a făcut posibil proiectul Linia Viking a fost susținerea prin implicarea directă a managementului superior. Mulțumită acestui suport, proiectul a beneficiat de toate instrumentele necesare pentru lansarea cu succes a Liniei Viking. Un alt factor de succes în cadrul intermodal a fost avansul tehnologic în proiectarea vagoanelor și semiremorcilor. Inițial, a fost mai dificil să se creeze soluții noi logistice sustenabile prin combinarea a două modalități tradiționale de transport deoarece impactul practic al manipulării le-ar fi făcut ineficiente și costisitoare.

Experiența câștigată de-a lungul anilor în sfera transportului feroviar a servit la obținerea succesului în proiectul Linia Viking. Volvo opera transporturi feroviare între Suedia și Belgia încă din 1981. Procesul de producție complex implică antrenarea mai multor componente ale supply chainului și, astfel, cunoștințele și expe-

Lecții învățate

- Capacitățile trebuie să fie disponibile în toate modalitățile de transport implicate.
- Colaborarea strânsă între toți partenerii este esențială.
- Pentru această soluție corespunzătoare este necesară o infrastructură corespunzătoare.
- Echipamentele costistoare duc la scăderea competitivității pe termen scurt și periclitează sustenabilitatea business-ului.

Supply Chain
management center

~ noi nu reinventăm roata, ci o facem să se învârtă ~

Programe de consultanță şi training în domeniul Logisticii şi Supply Chain-ului

SERVICIILE DE CONSULTANȚĂ business proconsult vizează:

- Managementul Organizațional
- Optimizarea Proceselor
- Project Management
- Analiza Performanței
- Design Strategie
- Design Organizațional
- Design Procese
- Design SOLUȚII

Cursuri IN HOUSE - DESCHISE - DE SPECIALIZARE*

- Managementul Logisticii şi Supply Chain-ului
- Managementul Achizițiilor şi Stocurilor
- Managementul Depozitării
- Managementul Operațiunilor
- Managementul Transportului şi Distribuției
- Program Dezvoltare Recepționişti
- Gestionarea Flotelor de Autovehicule
- Vânzarea Serviciilor de Transport
- Managementul Serviciilor
- Supply Chain TEAM BUILDING**

* Cursurile de specializare au recunoaştere națională.
** Program specializare Team Building pentru departamentele de logistică (achiziții, depozitare, transport)

Tel/Fax: 00-40-21-410-60-61, Cell: 00-40-747-228 787; 00-40-745-522 216; Web: www.supply-chain.ro

rienţa au fost esenţiale în atingerea succesului.

Beneficii

Din punct de vedere economic

- Sporirea utilizării unităților de încărcare și a volumelor unităților per transport și reducerea numărului de vehicule necesare. În plus, este mai economic să se utilizeze trenuri, astfel, costul de transport scade.
- La finalul implementării, costurile de transport au scăzut cu circa 5%.

- Sporirea vechilor servicii și introducerea de noi servicii economice cu lead time-uri mai reduse.

Din punct de vedere al mediului

- Progresul tehnologic în proiectarea vagoanelor și semiremorcilor a făcut posibilă crearea unor soluții logistice sustenabile prin combinarea a două modalități tradiționale de transport.
- Mai puține camioane pe drumuri și mai puțină poluare fonică.
- Schimb între unități rutiere și feroviare de circa 16.000 de camioane pe an.
- Reducerea consumului de combustibil cu 3.473 milioane de litri pe an.
- Reducerea emisiilor de CO_2 cu 63% (-15.202 tone).

Din punct de vedere social

- Reducerea serviciilor rutiere pe distanțe lungi ajută la ameliorarea problemelor generate de lipsa șoferilor. În același timp, șoferii vor trebui să muncească mai puțin pe trasee lungi, astfel condițiile sociale au fost îmbunătățite, aceștia fiind capabili să lucreze mai aproape de casele lor și de familiile lor. Stabilirea unui terminal intermodal în Gothenburg a generat noi locuri de muncă. Linia Viking din Hanovra a întărit poziția terminalului intermodal, a asigurat stabilitatea locurilor de muncă, în special în regiune.
- Mai puține camioane pe drumuri au dus la micșorarea numărului de accidente.

Transferabilitate

În funcție de cerințele pentru lead time-uri și flexibilitate, soluția este aplicabilă în multe tipuri de organizații.

Limitări

În anumite cazuri, soluția nu este fezabilă din cauza faptului că se utilizează la scară mai largă căile feroviare iar acestea au o capacitate limitată.

Poate fi greu să se identifice capacități de transport pe căi feroviare. O altă limitare este aceea că este foarte greu să se identifice locații pentru depozitarea temporară a semiremorcilor în terminalele din Germania.

În Gothenburg, există, de asemenea, problema capacității limitate în terminale, fapt care a determinat Volvo Logistics să-și construiască propriul terminal.

Adriana PĂLĂȘAN
Managing Partner Supply Chain Management Center
www.esupplychain.eu

Procese şi performanţă logistică - KPI (4)

ONORAREA comenzilor în depozit

Reluăm din punctul în care am lăsat anul trecut, în numărul din iulie al revistei, seria articolelor de prezentare a indicatorilor de performanţă. De data aceasta, vom analiza modul în care trebuie făcută onorarea comenzilor în depozit.

Pregătirea mărfii pentru expediţie

În funcție de complexitatea produselor depozitate, a tipologiei comenzilor și a canalelor de distribuție, există o serie de pași ce trebuie parcurși pentru a elibera din depozit o comandă dată de client.

Prelevarea şi ambalarea

Există pe piață în ultimii ani tendința de implementare a unor soluții informatice de management al depozitului și nu numai a stocurilor, care permit înregistrarea productivității. În decizia de externalizare a activității de depozitare, ar trebui să existe la bază seturi de măsurători care să permită mai ușor luarea unei decizii corecte.

Minimul standard acceptabil:

Măsurarea productivității pe tură sau individual;

Înregistrarea activității săptămânale per sarcină majoră și per echipă și afișarea în depozit;

KPI: Rata de onorare a comenzii pe client, categorie de bunuri, indicator al preciziei picking-ului;

Dacă este necesar, sistemele suportă urmărirea tagurilor RFID/codurilor electronice ale produselor.

Deși puține implementări de soluții de picking cu comandă vocală sau by Light, acestea sunt:

Best practices:

„Pick to Light“, terminalele RF, sistemele wireless cu comandă vocală sau alte sisteme de automatizare a proceselor, care permit comunicarea automată a comenzilor către personal;

Conveioarele sau alte echipamente automate de manipulare aduc comenzile în zonele de picking necesare, eliminând timpul de deplasare pentru pickeri;

Pickingul optimizat în valuri (interweaving);

Minimizarea intervalului de parcurs pentru picking, folosindu-se prelevarea prin succesiunea intervalurilor de parcurs, prelevarea pe loturi a aceluiași SKU pentru comenzi multiple sau succesiunea valurilor de pick-

ing pentru planificarea în avans a zonelor de prelevare;

Înregistrarea activității zilnice pe sarcini majore și pe echipe și afișarea în depozit;

Targeturile de productivitate stabilite și măsurate arată tendința de îmbunătățire sau atingerea obiectivelor;

Clienții pot revizui nivelul pe activitate etc...

Echipamentele automate pe piața românească sunt extrem de puține, dar sunt luate în discuție în momentul creșterii costurilor. Nu este însă un moment propice pentru implementarea unor astfel de echipamente, care implică existența unor mari volume manipulate, în condițiile în care trendul este de descreștere pe fondul crizei.

Erorile de picking se reflectă exponențial în costurile de retur și de tratare a reclamațiilor și îmbunătățirea acestui indicator trebuie să reprezinte o prioritate pentru orice companie.

Consolidarea şi încărcarea

Atunci când există departamente și sisteme informatice separate de transport și depozitare, pregătirea în succesiunea corectă a mărfii este neglijată și apare o serie de pierderi prin utilizarea necorespunzătoarea a volumului de transport. Mai ales pentru mărfurile de tonaj mare, extinderea greutății pe axă și a masei maxime autorizate la standarde europene pentru peste 10.000 de km la nivel național permite ordonatorilor de transport să ia în calcul maximizarea indicatorilor de utilizare a capacităților de transport.

De asemenea, apariția în țară a platformelor de cross-docking și a mai multor companii specializate în operațiuni de grupaj cu linii dedicate zilnice sau săptămânale, permit producătorilor și distribuitorilor să își optimizeze în mod concret operațiunile și, implicit, costurile.

Minimul standard acceptabil:

Construirea încărcăturilor pe succesiunea de opriri (adică marfa pentru prima destinație a camionului este încărcată ultima etc);

Procesele sunt stabilite pentru a combina toate comenzile deschise într-o singură livrare în fereastra de timp stabilită în acord cu clientul.

Best practices:

Optimizarea încărcării semiremorcilor 3D;

Consolidarea încărcăturii prin procesarea break-bulk-ului la terminale îndepărtate.

Dacă, până acum doi ani, ferestrele de încărcare și descărcare reprezentau mai mult un deziderat, din ce în ce mai multe companii practică acest sistem, care permite o mai bună programare a activității în depozit.

Documentaţia de expediţie

Prin utilizarea la scară largă a sistemelor informatice integrate, comunicările electronice automate de finalizare a comenzilor sau de expediere au ajuns deja o normalitate. Se permite în acest fel verificarea în avans a comenzilor și se pot corecta eventualele erori ce pot produce întârzieri la recepția la client. În felul acesta, lead-time-ul de onorare a comenzii este controlabil.

Minimul standard acceptabil:

Documentele corespunzătoare formalităților de export (vamă) și clienților precum și etichetarea tuturor expedițiilor, respectarea etichetelor AutoID/tagurilor pentru toți clienții;

Determinarea în avans a tuturor taxelor și comisioanelor vamale;

Notificările în avans ale expedițiilor (ASN-urile) sunt disponibile tuturor clienților prin intermediul EDI, prin fax sau e-mail (Notă: S-ar putea ca nu toți clienții să-și dorească ASN-uri, însă acestea trebuie să fie disponibile);

Sistemul automatizat de expediție poate fi urmărit;

Materialele periculoase necesită generarea unor documente corespunzătoare;

Documentația internațională se generează așa cum este necesar;

Registrele privind exportul trebuie păstrate atât cât este necesar.

Best practices:

Descărcarea și generarea electronică a documentelor de expediție din sistemul de evidență;

Notificări în avans ale expedițiilor (ASN-uri) trimise automat de către EDI sau pagina web (conform cerințelor clienților);

Codul de bare unic sau dispozitivele conțin sau indică informațiile privind întregul conosament, permițând recepția prin scanare unică;

Aplică etichetarea AutoID/tagul clientului expediției la doc.

Sistemul de management al depozitului

Dacă operatorii logistici aveau, prin definiție, sisteme informatice integrate pentru a putea controla și organiza activitatea, în ultimul an, tot mai mulți deținători de depozite au considerat utilă achiziționarea unui astfel de sistem. Problemele majore în implementare sunt legate de organizarea prealabilă a proceselor. Simpla achiziție și implementare așa cum doresc operatorii din depozit nu este suficientă. Este nevoie de o implicare puternică a managementului în stabilirea proceselor, activităților, sistemelor de raportare, drepturilor de acces etc.

Minimul standard acceptabil:

WMS-urile conțin un mix de înregistrări manuale și computerizate;

Controlul stocurilor și practicile de reconciliere verifică precizia stocurilor;

WMS se referă la recepție, așezare pe raft, stoc și alocarea de zone;

Integrarea managementului comenzilor și sistemelor de producție pentru sporirea vizibilității;

WMS oferă raportare pentru susținerea KPI aleși.

Best practices:

WMS-uri complet gestionate de sistem sau manipulare automatizată, stocul perpetuu acoperind gama de SKU;

WMS se integrează total alături de celelalte sisteme de business;

WMS susține contabilizarea costurilor bazate pe activități/Managementul bazat pe activități;

WMS susține „serviciile care adaugă valoare“ și amânarea;

Alocarea dinamică a locațiilor inclusiv controlul loturilor, așezarea pe raft pe zone, asigurarea calității, frecvența de acces ABC, cross docking-ul direct în WIP (Work in Progress) sau Kanban;

Alocarea de zone și alocarea prelevărilor controlată prin terminale de date cu radio frecvență (RTD), cu comandă vocală sau pick to light.

Cel mai important lucru este considerarea WMS-urilor instrumente și nu soluții la problemele din depozit. Aceste instrumente trebuie alese cu responsabilitate și urmărită cu atenție implementarea.

Adriana PĂLĂŞAN
Managing Partner Supply Chain Management Center
www.esupplychain.eu

MĂSOARĂ-ȚI cunoștințele de logistică! (14)

Câștigătorii lunii DECEMBRIE

Anca Marin, Costel Belciu și Carmen Adriana Marinache

Ei au fost aleși prin tragere la sorți din cei 22 de concurenți care au răspuns corect.

Concursul de cunoștințe generale în domeniul logisticii lansat de ZIUA CARGO și compania de consultanță și training în logistică Supply Chain Management Center continuă cu etapa a 14-a. În fiecare lună, publicăm 3 întrebări tip grilă, pentru ca, în luna următoare, să dăm publicității variantele corecte de răspuns. Câștigătorii sunt stabiliți prin tragere la sorți dintre persoanele care răspund corect.

Lista concurenților care au răspuns corect: Alina Sasu, Adrian Nine, Rodica Harangus, Sorin Dan Teriteanu, Mihai Burcin, Vicentiu Tuca, Radu Paul Alecu, Alex Popescu, Vlad Ionescu, Ruxandra-Maria Nuta, Anca Marin, Florentina Elena Dragomir, Costel Belciu, George Enache, Alina Madalina Ion, Alexandra Ioana Popescu, Mariana Joitoiu, Florin Genet, Robert Hrabal, Corina Sibianu, Carmen Adriana Marinache, Nicoleta Atirnateanu.

Întrebările lunii DECEMBRIE (etapa 13) și răspunsurile corecte

1. Conceptul de Supply Chain se referă la:

a. rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de relații cu clienții, relații cu furnizorii, realizarea comenzii, de procesele furnizorilor și clienților companiei - *CORECT*
b. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de cele ale furnizorilor săi
c. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale care leagă procesele firmei de cele ale clienților săi
d. este rețeaua de servicii, materiale și fluxuri informaționale și procese din interiorul organizației

2. O definiție a managementului lanțului de aprovizionare vizează proiectarea și gestionarea de _____ care generează în mod constant valoare adăugată la nivelul verigilor organizaționale, pentru a satisface necesitățile reale ale _____

a. Produse .... producător
b. Procese/activități ... clientului final - *CORECT*
c. Sisteme informaționale ... lanț de aprovizionare
d. Servicii ... furnizor

3. Unul din obiectivele urmărite de managerii de SC este utilizarea tehnologiei și a lucrului în echipă pentru organizarea de activități eficiente și adecvate care creează _____ pentru utilizatorul final.

a. Valoare - *CORECT*
b. Profit
c. Inventar
d. Activități/procese

Întrebările lunii IANUARIE (ETAPA 14)

1. Activitatea de achiziții presupune obținerea bunurilor prin

a. împărțire echitabilă
b. confiscare
c. schimb comercial
d. jaf

2. Analiza PEST se bazează pe analiza

a. Factorilor externi
b. Factorilor interni
c. Oportunități
d. Puncte tari și puncte slabe

3. Global sourcing presupune:

a. Surse simultane de aprovizionare
b. Decizii strategice privind ciclul de viață al produsului
c. Furnizori activi numeroși
d. Clienți satisfăcuți

Fiecare întrebare are un singur răspuns corect. Puteți răspunde până pe 10 februarie, prin e-mail la adresa redactie@ziuacargo.ro, menționând variantele de răspuns și datele de contact (nume, telefon, e-mail) sau direct pe site-ul www.ziuacargo.ro, pe pagina dedicată concursului. Câștigătorii ediției din decembrie și variantele corecte de răspuns vor fi publicate în numărul din februarie al revistei ZIUA CARGO.

Premiile sunt oferite de

HENKEL · OTZ · GTI · URSUS BREWERIES · IFPTR · PEPSICO

Marc Paulissen - Country Manager Romania Groep H. Essers, Romeo Dumitru - preşedinte ARILOG şi Robert Pasaniuc - Business Development & Sales Manager Romania Groep H. Essers (de la stânga spre dreapta)

Essers Romania se dezvoltă şi în 2011

Deşi ultimii doi ani nu au fost uşori pentru nimeni, Essers Romania a făcut faţă cu brio provocărilor şi problemelor pe care recesiunea le-a impus companiilor de transport şi logistică din ţara noastră, consolidându-şi activitatea şi punând accentul pe calitatea serviciilor oferite clienţilor. Şi chiar dacă, pentru o vreme, nu toată lumea s-a putut gândi la planuri de viitor prea îndrăzneţe, grupul belgian îşi propune, pentru acest an, dezvoltări interesante, inclusiv în România.

Experiența acumulată de grupul belgian a fost adaptată la specificul pieței românești, iar combinația dintre rețeta corectă de operare în depozit și transport așează Essers într-o poziție de top, unde calitatea face diferența.

„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“, ne declara, toamna trecută, Marc Paulissen, Country Manager Romania Groep H. Essers.

Grupul dispune în prezent de 350 de șoferi români de camion, dintre care 130 lucrează în transportul național, iar restul pe plan internațional. 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, anul trecut, 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 operează, de asemenea, trei trenuri pe săptămână din Belgia către Oradea, însumând 75-80 sau 90 de containere de 40 de picioare. 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.

Recunoaştere... şi planuri de viitor

De altfel, recunoașterea calității și valorii nu a întârziat să apară. Anul trecut, Essers Romania a câștigat premiul „Best Logistics and Operational Excellence“ pentru proiectul „Sisteme inovative pentru performanță în supply chain“.

Dar acest lucru nu înseamnă că nu mai există aspecte care pot fi îmbunătățite sau dezvoltate, ci dimpotrivă, obligă compania să mențină ștacheta cel puțin la același nivel și chiar să o ridice la un nivel superior. Specialiștii Essers Romania își propun să arate clienților că au de-a face cu o firmă puternică, având standarde, și că orice provocare îi face să devină mai buni în ceea ce fac.

Essers Romania a început anul cu forțe proaspete și cu satisfacția de a câștiga doi noi parteneri, alături de extinderea serviciilor pentru alți doi parteneri existenți. Pentru 2011, Essers Romania are în plan o dezvoltare a rețelei actuale, precum și îmbunătățirea performanțelor, prin acestea urmărindu-se satisfacția clienților actuali și atragerea unora noi.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

„ARILOG pentru studenţi“ - prima vizită la Essers

Și, pentru a porni cu dreptul în noul an, Essers găzduiește, în ianuarie, primul eveniment din 2011 al Asociației Române de Logistică, „ARILOG pentru studenți“, în cadrul căruia studenții ASE care sunt interesați de domeniul logisticii sunt invitați să facă o vizită la sediul companiei. Acest eveniment vine ca o recunoaștere a necesității de a atrage forțe tinere către acest domeniu, în România, care încă duce lipsă de specialiști logisticieni.

Vă mulţumim!

Mariana Nedelcu și Brânduşa Novac

Orice început are şi o continuare. Iar donaţia pe care aţi făcut-o cu ocazia Galei Premiilor de Transport pe care am organizat-o în luna octombrie, la Palatul Parlamentului, pentru formarea Fondului pentru copii cu handicap locomotor, a fost urmată de un pas concret.

Șapte copii au primit scaune noi cu rotile. Șapte tineri cu handicap locomotor se pot deplasa astăzi mai ușor. Șapte familii au avut motiv de bucurie în preajma Crăciunului. Iar pentru mult mai multe există o speranță în plus că problemele lor pot însemna ceva în ochii celor cu care viața a fost mai darnică. Și pentru asta vă mulțumim!

Însuși momentul în care copiii și tinerii au primit scaunele cu rotile a fost unul special, ei fiind invitați speciali ai Circului Globus, unde a fost amenajat un spațiu special care permite accesul persoanelor cu handicap locomotor la spectacol.

Reamintim că taxa de participare de 150 de lei la Gala Premiilor de Transport a fost virată direct pentru formarea Fondului pentru copii cu handicap locomotor, către asociația „Tinere Speranțe". Le mulțumim încă o dată tuturor celor care au decis să ni se alăture în acest proiect și îi invităm să continue să ajute copiii cu handicap locomotor donând 2% din impozitul pe venit (în cazul persoanelor fizice) sau 20% din impozitul pe profit (în cazul persoanelor juridice). Efortul nu este unul semnificativ ținând cont că aceste sume se deduc automat din taxele datorate statului.

În prezent, sunt peste 5.000 de copii înregistrați cu handicap locomotor, care reprezintă tot atâtea speranțe către un răspuns pozitiv din partea societății în care trăiesc. La sfârșitul anului trecut, am făcut un prim pas timid în întâmpinarea lor. Sperăm cu ajutorul dumneavoastră să facem în 2011 și alți pași mai mari.

Echipa ZIUA CARGO

Mariana Nedelcu, iniţiatorul Fondului pentru copii cu handicap locomotor:

„Este pentru prima dată când gândurile mele prind contur. În această încercare nu am fost singură, am avut alături niște oameni inimoși, cu ajutorul cărora încercăm să dezvoltăm responsabilitatea socială la nivelul companiilor de pe segmentul de transport. De asemenea, cu ajutorul doamnei director al Circului Globus, Brânduşa Novac, vrem să încercăm să dezvoltăm responsabilitatea socială începând de la vârste fragede. Și unde să-i găsim pe acei copii? La Circ, unde frumosul se va îmbina de acum încolo cu inima. În perioada de criză, trebuie să ne arătăm solidaritatea față de cei care au nevoie, și nu numai în preajma Crăciunului sau a Paștelui, ci tot timpul".

Brânduşa Novac, directorul Circului Globus:

„Nu este pentru prima oară când ne implicăm în astfel de acțiuni și nu este pentru prima oară când invităm copiii cu handicap locomotor la spectacolul nostru. Există un spațiu special amenajat pentru ei, inclusiv lifturi și toalete dedicate lor. Cred că este un gest cât se poate de normal ca în fiecare sală de spectacol să existe un spațiu dedicat lor, pentru că și ei sunt suflete, și ei vor să se bucure și, mai ales într-o sală de spectacole, pot să uite de grijile lor pentru câteva ore alături de artiști. Ne dorim să existe astfel de inițiative, nu multe, ci foarte multe, și cred că în 2011 ar trebui să ne punem cu toții mintea la contribuție și umărul să îi ajutăm. Acest gest este unul obligatoriu aș spune. Cred că ar fi minunat ca toți cei care înțeleg ce înseamnă ajutorul să vină alături de noi și, cu gândul sau cu fapta, să facă ceva pentru ei".

Metroul din MOSCOVA

SECTOR 3: ABANDONAREA MAŞINII, AMENDATĂ CU 2.000 DE LEI

Proprietarii care își abandonează autoturismele pe domeniul public, blocând locuri de parcare sau artere de circulație, riscă amenzi de până la 2.000 de lei, potrivit Legii 421/2002, plus taxe de transport. Primăria Sectorului 3 a sancționat anul trecut peste 350 de persoane care și-au „uitat" mașinile parcate aiurea. În conformitate cu Legea 421/2002, procedura aplicabilă în astfel de cazuri este următoarea: identificarea autovehiculelor în teren; stabilirea, cu sprijinul Poliției, a datelor de identitate ale proprietarului și somarea acestuia pentru a elibera domeniul public prin forțe proprii și pe cheltuiala sa; dacă acesta nu se conformează, inspectorii Direcției Gospodărie Locală procedează la întocmirea și înaintarea spre aprobare a documentelor de ridicare a mașinilor de pe domeniul public; după 30 de zile, urmează trecerea autovehiculelor în patrimoniul Primăriei Sectorului 3; în final, acțiunea efectivă de preluare și depozitare.
Primăria Sectorului 3 adresează cetățenilor rugămintea de a sprijini acțiunile inițiate, comunicând - la dispecerat telefon non-stop 021.9854 sau pe site-ul www.sector3primarie.ro, secțiunea „Mediul Curat Contează" - locurile unde se află mașini sau caroserii abandonate.

SECTOR 6: SPAŢIILE VERZI ŞI LOCURILE DE JOACĂ, LA LICITAŢIE

Primăria Sectorului 6 a lansat pe 20 decembrie, prin Sistemul Electronic de Achiziții Publice, procedura de acord-cadru în vederea contractării unor lucrări de arhitectură peisagistică, amenajare și întreținere a spațiilor verzi și a locurilor de joacă. Durata acordului-cadru va fi de patru ani, iar procedura selectată este licitație restrânsă accelerată - cerere de oferte. Valoarea estimată a acordului-cadru este de 120.967.742 lei, fiind vizate suprafețe de maximum 2.500.000 mp și minimum 500.000 mp. Se va lucra prin contracte subsecvente anuale, cu valori maximale stabilite de la început, iar operatorii vor menține prețurile din momentul încheierii acordului pe toată durata derulării acordului cadru.
Valorile maxime ale contractelor subsecvente anuale arată astfel: Anul I: 35.000.000 lei; Anul al II-lea: 35.000.000 lei; Anul al III-lea: 25.000.000 lei; Anul al IV-lea: 35.000.000 lei.
Sumele reprezintă estimări generale și vor fi alocate numai dacă în buget va exista posibilitatea de finanțare a acestor proiecte.

GAMELE UNIMOG U300/U 400/U 500 AU ÎMPLINIT 10 ANI

Conceptul care a stat la baza noii generații de vehicule multifuncționale Mercedes-Benz Unimog U 300/ U 400/U 500 a început a fi dezvoltat în 1996, dar a fost prezentat în anul 2000, în cadrul unui simpozion dedicat experților din domeniul întreținerii și reparației de drumuri. A urmat o lansare spectaculoasă în

întreaga Germanie, iar succesorii clasicului Unimog au pornit pe două direcții diferite, cu două linii independente de produse, celor trei tipuri amintite adăugându-li-se gama U 20. În 2002, producția Unimog s-a mutat de la Gaggenau, la uzina de la Worth, unde astăzi este parte a sectorului de producție Mercedes-Benz Special Trucks. În cei zece ani de existență, cele trei game s-au vândut în nu mai puțin de 10.000 exemplare în peste 20 de țări.
Unimog U 300/U 400/U 500 sunt disponibile în două versiuni de ampatament și sunt propulsate de motorizări EURO 5 Blue-Tec (SCR) capabile să dezvolte puteri maxime de 150 și 286 CP.

HYVA ARE NOI PROPRIETARI

La sfârșitul anului trecut, Hyva, important producător de soluții de transport pentru vehicule comerciale și pentru servicii de mediu, a anunțat că și-a schimbat proprietarii. 3i, un investitor internațional, și echipa managerială a Hyva au semnat o înțelegere prin care Hyva Holdings, liderul de piață din domeniul cilindrilor hidraulici, este vândut către un consorțiu condus de Unitas Capital, un investitor cu sediul central în Asia din domeniul afacerilor industriale, pentru o valoare de 525 milioane EUR.
Afacerea se preconizează a se încheia în prima jumătate a anului și este supusă aprobării autorităților care reglementează competiția pe piață.
Cu sediul central în Alphen aan de Rijn, Olanda, Hyva este liderul de piață din domeniul cilindrilor hidraulici și al soluțiilor hidraulice de basculare pentru aplicații din domeniul echipamentelor grele utilizate în construcția sau întreținerea infrastructurii, în industria minieră și în serviciile de mediu. Gama de produse a companiei include cilindri și echipamente de basculare, macarale montate pe camion, sisteme de compactare și caroserii de colectare a deșeurilor etc.

Te-ai gândit să realizezi o nouă construcţie sau să consolidezi un obiectiv existent?

Vrei să ştii care e consistenţa şi structura solului?

Ai nevoie de un studiu geo?

Contactează-ne pentru o ofertă de preţ adaptată lucrării tale.

www.geo-serv.ro

021-312.23.75

Chiar dacă în ultima vreme, pe plan mondial, construcţiile nu s-au mai ridicat la nivelul de acum câţiva ani, anul care tocmai s-a încheiat nu a fost unul de stagnare, cel puţin nu din punct de vedere al noutăţilor.

De la finalul lui 2010, Manitowoc a început să producă un nou model de macara mobilă pe pneuri, destinată lucrărilor pe șantier. Pe numele său RT9150E, acesta este cel mai mare model de macara de acest tip de pe piață, cu o capacitate de 135 t și un braț telescopic de 60 m, cel mai lung braț din gama sa. Înălțimea de lucru de excepție este o caracteristică de neegalat a acestui model.

Un nou lider

Noua macara de la Grove poate atinge o înălțime maximă la vârf de 95,3 m. Datorită dimensiunii impresionante a brațului, modelul RT9150E poate lucra la proiecte care, în mod normal, ar fi impus un prelungitor de braț. Noua macara combină cu succes tehnologiile Grove dovedite ale automacaralelor tot-teren și ale macaralelor mobile pe pneuri iar rezultatul este unul impresionant, acest model depunându-și serios candidatura la postura de lider de piață, pe acest segment. RT9150E combină suprastructura unei automacarale tot-teren GMK5130 cu șasiul macaralei mobile pe pneuri RT9130E, rezultând o macara de capacitate mare pe un șasiu compact și fiabil. Această macara oferă clienților un instrument nou de lucru, performant și eficient mai ales pentru aplicațiile industriale. Pe piață, sunt în dezvoltare foarte multe proiecte de rafinării sau centrale energetice, unde spațiul de lucru este în cele mai multe cazuri restrâns, de aceea, șasiul compact al RT9150E este potrivit pentru astfel de condiții.

RT9150E Grove

Capacitate maximă: 135 t
Lungime maximă braț: 60 m
Înălțime maximă la vârf: 95,3 m

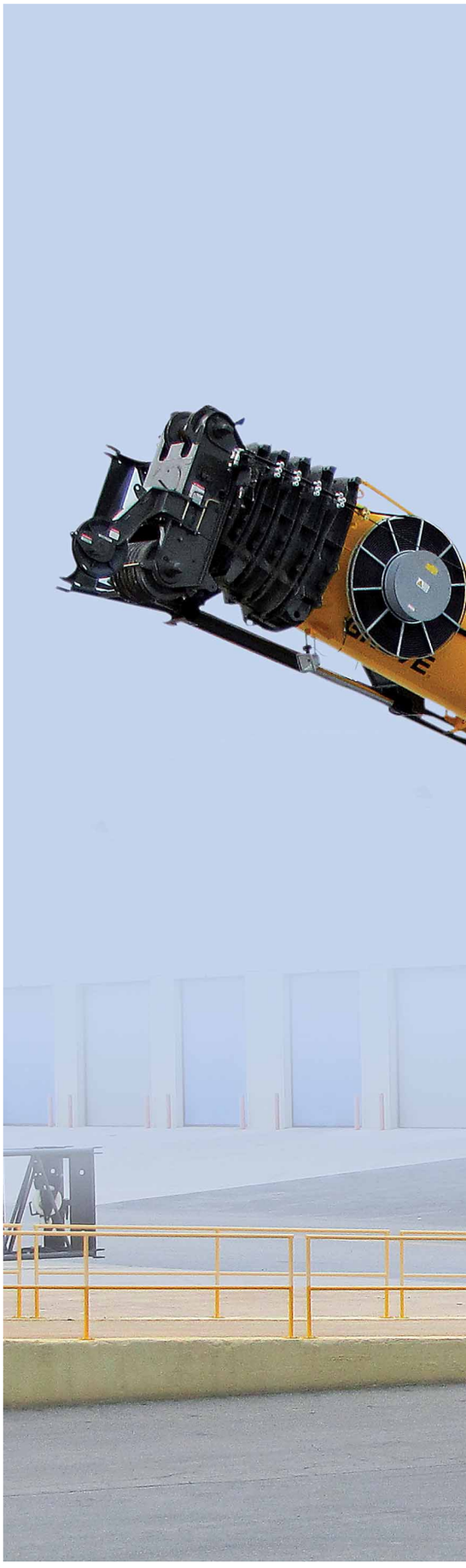
Particularităţi tehnice

Brațul telescopic al macaralei Grove RT9150E este dotat cu tehnologia Twin-Lock, care îl face să fie mai ușor și să aibă o capacitate de ridicare mai mare. Un prelungitor extensibil de 11 până la 18 m oferă raze de lucru și mai mari, la înclinații diferite față de brațul telescopic, variind între 0 și 40 °. La operarea cu acest prelungitor, RT9150E poate atinge o înălțime de 81,4 m, unde sarcina ridicată este de 907 kg. Pentru a atinge înălțimea maximă, operatorul are nevoie de două tronsoane zăbrelite intermediare, ce se fixează între capul brațului telescopic și prelungitorul extensibil. Cu aceste extensii, înălțimea maximă posibilă este de 95,3 m iar sarcina ridicată de 1.256,5 kg. Motorul Cummins QSC 8.3L de 300 CP îndeplinește standardele Euro Stage III și dispune de o transmisie Clark Powershift cu 6 trepte de viteză pentru mers înainte și 3 pentru mers înapoi. Sistemul de direcție și operare permite operatorului să aleagă între 4 moduri de lucru pentru fiecare aplicație în parte: operare din față, lateral, crab sau opțiuni coordonate.

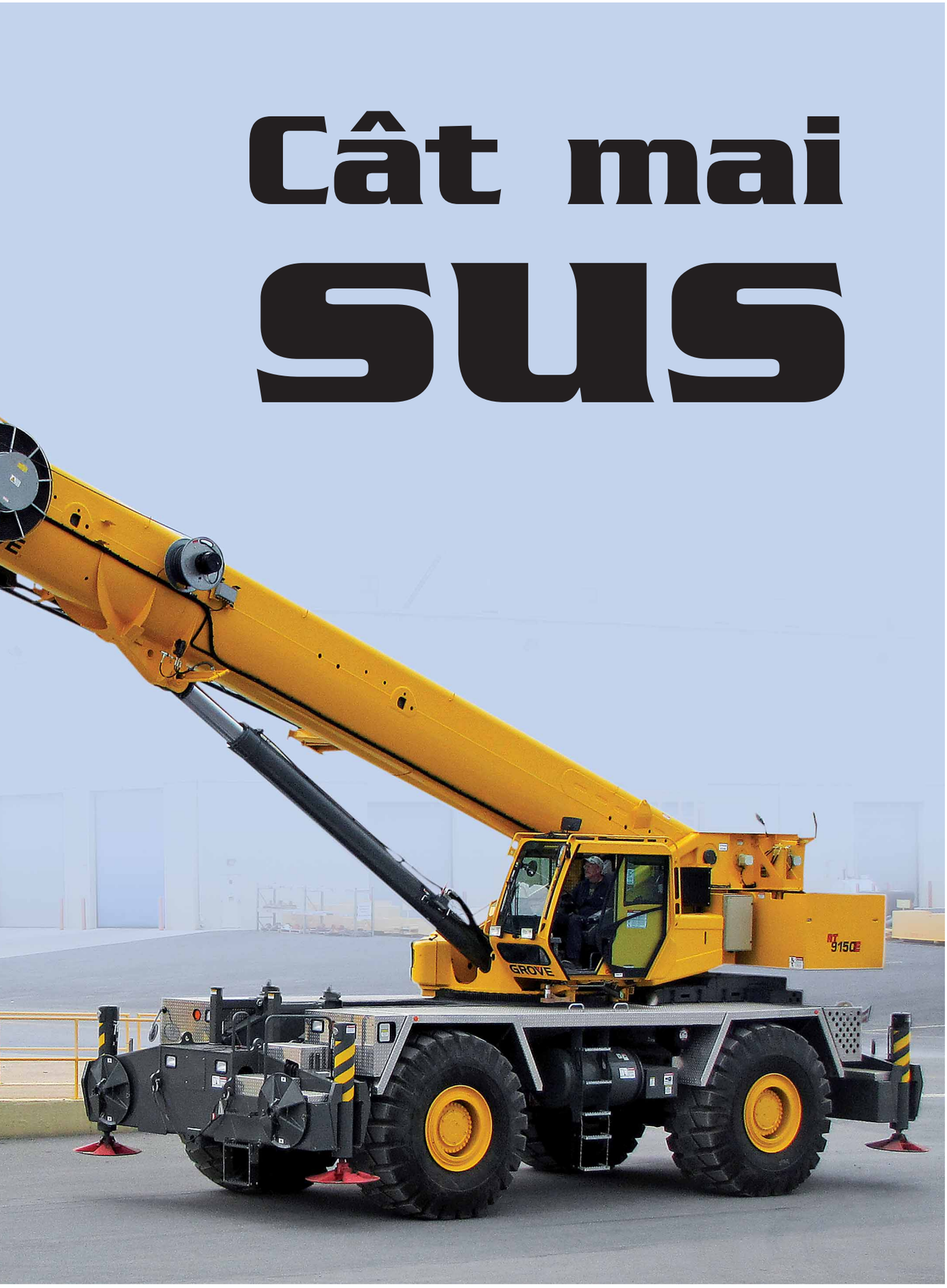
Confort şi monitorizare

Noul model de cabină a operatorului are un design inovator „full-vision“, fiind primul de acest gen dintr-o nouă generație de cabine care vor dota echipamentele Grove și care oferă mai mult confort și o vizibilitate mai bună datorită geamurilor mai largi, inclusiv la uși. Cabina se poate înclina 20° pentru un confort sporit al operatorului și pentru un plus de vizibilitate. Funcționarea macaralei este monitorizată cu ajutorul a două sisteme computerizate: EKS5 (patent Grove), ce răspunde de limitarea momentului sarcinii, și ECOS (patent Grove), ce urmărește funcționarea tuturor instalațiilor de pe macara. Această dotare, pe lângă faptul că monitorizează și gestionează principalele funcții ale macaralei, oferă informații despre condițiile de lucru ale echipamentului, inclusiv despre nivelul de combustibil, presiunea în instalația de frânare, temperatura uleiului hidraulic, temperatura uleiului de transmisie, precum și oprirea motorului.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro



Cât mai sus



Parcare supraterană cu 1.300 de locuri la Stadionul Naţional

Lângă Stadionul Naţional „Lia Manoliu“ se va construi în acest an o parcare supraterană, de 13,5 metri, cu parter şi trei etaje, ce va avea 1.300 locuri pentru autoturisme. Construcţia va fi deschisă, fără încălzire şi va costa 8,7 milioane de euro.

Parcarea va fi la dispoziția celor care vor veni aici cu mașina la manifestările sportive, iar în restul timpului va putea fi folosită de localnici. Pe terasa construcției va fi amenajat un teren de fotbal, care va putea fi folosit de bucureșteni, iar în spațiul dintre nivelele parcării vor fi amplasate diverse terenuri de sport, alei și rampe carosabile, scări și lifturi.

Consiliul General al Municipiului București (CGMB) a aprobat alocarea sumei de 8,7 milioane de euro din bugetul municipalității pentru construirea acestui parcaj suprateran, fără de care Stadionul Național nu va putea găzdui nici o competiție internațională. „Pentru ca stadionul să poată găzdui finala Europa League din anul 2012, precum și competiții de mare anvergură, spațiul trebuie să asigure circa 1.300 de locuri de parcare. Aceste condiții sunt absolut obligatorii pentru acreditarea și organizarea competițiilor europene, cât și pentru gestionarea optimă a stadionului. Parcajul va fi construit pe un teren în suprafață de 10.800 mp, aflat în perimetrul stadionului, și va avea aria construită la sol de 7.500 mp, se va desfășura pe patru nivele ce vor conține locuri de parcare, terenuri de sport, alei carosabile, rampe carosabile, scări si lifturi. Construcția va fi deschisă, fără încălzire, iar spațiul terasei va fi folosit pentru parcare în aer liber“, se arată în proiect.

Căile de acces exterioare carosabile și pietonale se vor asfalta și vor avea borduri din beton. Clădirea se va încadra în zona înconjurătoare amplasamentului, respectând reglementările urbanistice în vigoare.

Costurile totale sunt estimate la 37.382.050 lei fără TVA (8.713.770 euro, la cursul mediu din 2010, de 4,29 lei pentru 1 euro), din care 27.894.438 lei fără TVA (6.502.200 euro) lucrări de construcții montaj. Proiectantul este SC Radial Prod Com Design Srl. Termenul de finalizare a construcției este de 6 luni calendaristice, iar sursa de finanțare este bugetul local și alte surse legal constituite.

La sfârșitul anului trecut, primarul sectorului 2, Neculai Onțanu, a semnat Certificatul de urbanism pentru construirea parcării supraterane de la Stadionul Național „Lia Manoliu“.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Meciul România - Argentina, în arenă nouă

În prezent, Primăria Bucureștilor reconstruiește din temelii Stadionul „Lia Manoliu“, lucrările - executate de Asociația JV- MAX Bogl - Astaldi, conform contractului nr. 3556/19.04.2007 - fiind în faza de finalizare. Potrivit primarului general Sorin Oprescu, stadionul va fi gata în primăvară, ultimele lucrări fiind cele de montare a acoperișului și a gazonului. „Modernizarea stadionului va fi posibilă grație resurselor financiare alocate din bugetul municipalității, care a fost nevoită să renunțe la alte proiecte, din cauză că Guvernul nu și-a onorat obligațiile de plată“, a reclamat primarul general Sorin Oprescu, la ultima inspecție pe șantier. Edilul-șef l-a asigurat atunci pe Ionuț Lupescu, directorul executiv al Federației Române de Fotbal, că prima manifestare sportivă pe noua arenă va avea loc în luna august, la meciul de fotbal dintre echipele României și Argentinei.

Până în prezent, a fost finalizată structura de rezistență a stadionului și montarea gradenelor. În perioada de iarnă, lucrările vor continua cu finisajele interioare, la sfârșit fiind lăsată montarea gazonului și a cupolei.

Intrarea suporterilor și publicului la meciurile de fotbal sau la concerte se va face simultan, prin cele 94 de căi de acces, astfel încât spectatorii vor putea veni cu cel mult 20 de minute înainte de începerea partidelor.

Costul total al reconstrucției stadionului, estimat inițial la 194 de milioane de euro, a fost majorat în toamna lui 2010 de CGMB la peste 220 de milioane de euro.

Oprescu a „resuscitat“ reabilitarea a 102 şcoli, construieşte 13 creşe şi proiectează 20 de grădiniţe

Primarul general Sorin Oprescu a reuşit să „resusciteze“ Programul de Reabilitare a Infrastructurii Educaţionale finanţat de Banca Europeană de Investiţii (BEI), exprimându-şi certitudinea că lucrările vor fi terminate până la finele anului 2011.

Din totalul de 102 unități de învățământ intrate în lucru, 33 au fost finalizate integral, la 17 dintre ele au fost terminate diferite corpuri de clădire, iar restul de 52 se află în diverse stadii de execuție. Însă edilul a început și construirea a 13 creșe, tot cu fonduri externe, și are într-un proiect similar realizarea a 20 de grădinițe, toate în acest an. Investițiile Primăriei Capitalei vin, astfel, ca o mană cerească pentru constructori, aceștia neavând altceva de făcut decât să stea cu ochii pe pagina de licitații a municipalității.

Criza are şi părţi bune

Epopeea proiectului cofinanțat de BEI datează din 2004, de pe vremea primului mandat de primar general al lui Traian Băsescu - semnatarul acordului de împrumut -, însă procedurile greoaie de licitație și lipsa de seriozitate a unora dintre firmele câștigătoare au făcut ca în 2008, când a fost ales Sorin Oprescu edil-șef, numai 8 școli să fie reabilitate. Proiectul a fost „resuscitat“ și, în doi ani, adus pe linia de plutire.

Ambiția declarată a lui Sorin Oprescu a fost să dea de capăt acestei „afaceri“ neatrăgătoare pentru constructori. De ce neatrăgătoare? Pentru că toți spun că e mult mai dificil să repari și să consolidezi o clădire decât să o construiești de la zero. Iar cum socoteala din târg nu se potrivește cu cea de acasă - în cazul nostru -, unele firme câștigătoare ale licitației au decis să renunțe la lucrări, când au ajuns la „locul faptei“. Însă acum, în plină criză economică, e greu de refuzat un contract, cât de greu ar fi el de realizat. „În 2008, erau 8 școli terminate și încă 4 începute doar pe hârtie. Acum, avem gata jumătate dintre ele, funcționale în totalitate. La restul, continuă lucrările. Au fost probleme cu proiectele și studiile de fezabilitate inițiale, care au fost făcute superficial (...), am fost nevoiți să refacem o serie de proiecte și, astfel, au apărut alte întârzieri. Mare parte sunt la capitolul «consolidări», iar unele provin din greșeli de proiectare“, ne-a declarat Sorin Oprescu.

Practic, din septembrie 2008, municipalitatea a tot încercat să readucă proiectul pe linia de plutire, însă abia în 2010 a intrat în graficul normal de timp. „S-au executat proiectele pentru toate școlile. Am reușit să licităm, să adjudecăm și să încheiem contracte pentru toate școlile - mai puțin 11 (...), aflate în prezent în procedura de achiziție. Dar și mai important, am reabilitat relația cu BEI, care era extrem de tensionată, reușind, pe baza rezultatelor noastre, să obținem prelungirea creditului până la finalul anului 2011. Acum avem tot dreptul să spunem că acest proiect va ajunge la bun sfârșit, în condiții optime“, ne-a precizat Oprescu.

Valoarea totală a proiectului „Reabilitarea Infrastructurii Școlare din București“ este de 228,2 milioane euro, dintre care 112,2 milioane euro reprezintă împrumutul acordat de BEI și 116 milioane euro alocarea din bugetul municipalității. Până în prezent, au fost investite 85 milioane de euro, din care 63 de milioane de la BEI și 22 de milioane de euro din buget.

40 de milioane de euro fonduri externe

Tot în domeniul construirii de unități de învățământ, Sorin Oprescu ne-a mai spus că a obținut de la Banca Europeană de Investiții 40 de milioane de euro pentru 20 de grădinițe. „BEI a prelungit perioada de acordare a creditelor, alocând și o sumă de 40 milioane de euro pentru construirea a 20 de grădinițe. Încercăm să le facem și pe acestea, pentru că necesarul este foarte mare, de aproximativ 11.200 de locuri“.

64 de şcoli generale, 15 licee, 19 şcoli speciale şi 4 grădiniţe în Programul BEI

Termenul de finalizare a investițiilor cofinanțate de BEI este sfârșitul lui 2011, astfel că toate cele 64 de școli generale, 15 licee, 19 școli speciale și 4 grădinițe cuprinse în program vor avea autorizație sanitară. „Au fost prevăzute 10 săli de sport - din care 4 sunt finalizate în perioada 2009-2010, un bazin de înot pentru Școala cu profil sportiv nr. 311 și săli de festivități. Totodată, dotările școlilor includ mobilier modern și echipamente educaționale speciale, pentru laboratoarele de informatică, de chimie, de biologie, de fizică etc. În cazul școlilor de profil, acestea sunt prevăzute cu laboratoare de specialitate (vocaționale - cum sunt muzica, pictura etc)“, ne-a explicat Oprescu.

Primele două creşe, aproape gata

Primarul general are în construcție și 13 creșe, în cadrul proiectului „Mai multe centre de îngrijire pentru copilul tău, mai multe oportunități de angajare pentru tine“, finanțat din fonduri europene și derulat de Direcția Generală de Asistență Socială a Municipiului București (DGASMB). Două dintre cele 13 creșe ce vor fi deschise anul acesta vor fi inaugurate în curând, fiind în curs de amenajare într-o clădire din Sectorul 5. Cel mai probabil, restul creșelor va fi gata spre sfârșitul anului, în septembrie - octombrie.

Investiția PMB pentru înființarea celor 13 creșe este de aproximativ 100.000 de euro, sumă care include reabilitări ale spațiului, dotarea inițială propriu-zisă și obținerea avizelor de funcționare. Bugetul total al proiectului derulat prin DGASMB este de 16.423.602 euro, bani obținuți din fonduri europene.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Zona Piaţa Sudului va fi modernizată cu 1 PASAJ RUTIER şi 4 PIETONALE

Consiliul General al Municipiului Bucureşti (CGMB) a aprobat modernizarea infrastructurii rutiere din Piaţa Sudului, ce se va face din bani europeni, valoarea totală a proiectului fiind de 128.563.163 lei (24.440.970 euro), inclusiv TVA, din care marea parte o reprezintă cofinanţarea prin Programul Operaţional Regional 2007-2013, iar contribuţia Primăriei Capitalei va fi de 2% din costul total eligibil al proiectului, respectiv 1.968.219 lei.

Investiția constă în realizarea unui pasaj rutier subteran de 356 m, pe direcția Calea Văcărești - Str. Nițu Vasile, plus 4 pasaje pietonale în intersecție, precum și o legătură pietonală, prin pasaj, între stația de metrou Piața Sudului și peroanele stației de tramvai aflate pe Șos. Olteniței. Proiectul mai cuprinde modernizarea carosabilului și a trotuarelor în intersecția Calea Văcărești - Șos. Olteniței - Str. Nițu Vasile, prin asigurarea în sensul giratoriu a patru benzi de circulație. Toate aceste operațiuni urmează să fie gata în 24 de luni de la data semnării contractului de finanțare.

Costurile investiției sunt eșalonate astfel: în primul an - 17.172.920 euro (din care 13.474.692 euro construcții montaj) și în al doilea an - 7.359.823 euro (din care 5.774.869 euro construcții montaj). Consilierii generali au aprobat și finanțarea de la bugetul local a tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, în valoare de 5.269.035 lei și a cheltuielilor suplimentare (conexe) care pot apărea în implementarea proiectului, cât și susținerea TVA-ului aferent proiectului, în valoare de 24.883.193 lei, în condițiile rambursării ulterioare a TVA aferent costurilor eligibile de la bugetul de stat. Totodată, primarul general Sorin Oprescu a fost împuternicit să semneze, în numele și pentru Municipiul București, toate documentele necesare finanțării și implementării proiectului.

Gata în doi ani

Perioada de implementare a proiectului este estimată să dureze aproximativ 24 de luni de la data semnării contractului de finanțare. Se preconizează că execuția lucrărilor va începe în iulie 2011 și se va finaliza în iunie 2013. Etapele implementării proiectului „Modernizare Infrastructură rutieră Piața Sudului“ sunt corespunzătoare principalelor pachete de activități ce se vor derula:

- Managementul proiectului, cu o durată de 24 de luni cuprinsă între iulie 2011 - iunie 2013;
- Atribuirea contractelor de achiziții publice: pregătirea documentațiilor, achiziționarea serviciilor de promovare și publicitate, de management de proiect, de asistență tehnică. Această etapă se va finaliza cu semnarea contractelor respective.
- Execuția lucrărilor, cu o durată de 18 luni, în cadrul căreia, pe lângă organizarea șantierului, realizarea lucrărilor, cuprinde și activități de supervizare a lucrărilor prin diriginți de santier și asigurarea serviciilor de asistență tehnică din partea proiectantului.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Detalii tehnice

1. Pasajul rutier subteran va avea lungimea totală de 356 m, din care 111 m rampa Văcărești, 160 m rampa Nițu Vasile, 85 m lungime în subteran.

- Suprafața construită (rampe și zona acoperită): 6.870 mp.
- Înălțimea liberă a pasajului subteran: 5 m;

2. Refacerea trotuarelor (5.845 mp) și a carosabilului (11.057 mp):

- Calea Văcărești, în lungime de 174 m
- Str. Nițu Vasile, în lungime de 251 m
- Șos. Olteniței, în lungime de 282,5 m

3. Pasaje pietonale subterane

- Pasajul 1: În lungime de 85 m, înălțime de 3 m și lățime de 6 m, va subtraversa Șos. Olteniței pe direcția nord-sud, pe partea stângă a pasajului rutier.
- Pasajul 2: Cu o lungime de 92 m, înălțimea de 3 m și lățimea de 6 m, va subtraversa Șos. Olteniței pe direcția nord-sud pe partea dreaptă a pasajului rutier.
- Pasajul 3: Cu o lungime de 65 m, lățime 4 m, înălțime 3 m, va subtraversa Șos. Olteniței pe partea dinspre Berceni și va relaționa direct vestibulul stației de metrou Piața Sudului cu peroanele stației de tramvai.
- Pasajul 4: Lungime - 32 m, înălțime 3 m, lățime 4 m. Va subtraversa Str. Serg. N. Vasile pe direcția est-vest.

4. Refugii de tramvai: 4 refugii pe Șos. Olteniței.

5. Refaceri și amenajări de spații verzi

Terenul aferent lucrărilor din proiect este delimitat de Șos. Olteniței - circa 130 m în stânga și în dreapta intersecției; Calea Văcărești - până la intersecția cu Str. Mărțișor; Str. Nițu Vasile - până la intersecția cu Str. Secuilor. Argumentul specialiștilor pentru realizarea acestui proiect este faptul că această intersecție reprezintă un punct nodal de penetrare auto spre centrul Bucureștiului și dinspre centru al Cartierului Berceni și Metalurgiei, aflate în sudul orașului. Studiul de fezabilitate a fost elaborat de SC METROUL SA.

Un nou concept ATLAS COPCO

Atlas Copco lansează un nou concept în domeniul compresoarelor de aer, prin XAS 27, acesta fiind primul compresor din gamă acţionat de un motor pe benzină.

Atlas Copco Portable Air XAS 27 are cele mai compacte dimensiuni din gama producătorului de compresoare portabile, acest echipament fiind proiectat pentru a oferi o versatilitate ridicată.

Putere şi fiabilitate

Noul XAS 27 este acționat de un motor Honda robust și fiabil, care depășește cerințele normelor actuale privind emisiile. Acesta are o transmisie prin curea trapezoidală, cu un sistem de întindere cu șine.

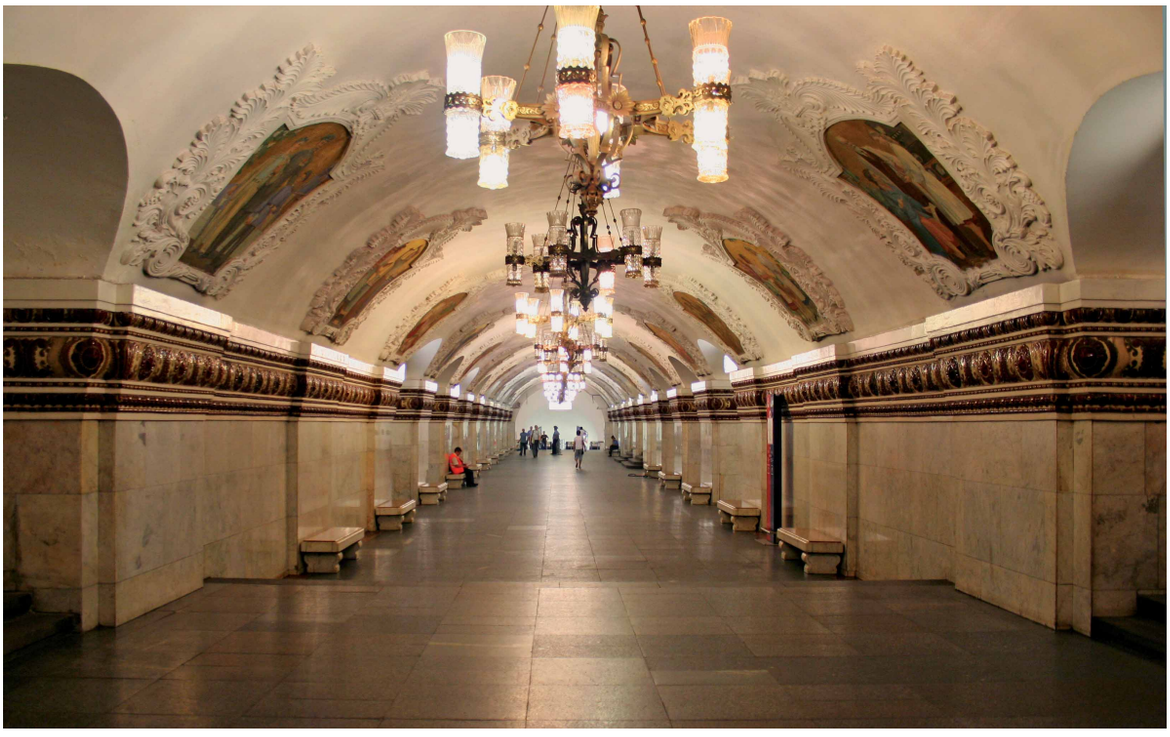
Atlas Copco C55. XAS 27 constituie, de asemenea, o premieră absolută în întreaga gamă Atlas Copco Portable Air, fiind primul compresor cu motor pe benzină. Fie că este utilizat pentru acționarea perforatoarelor, dălților, ciocanelor pneumatice sau a sculelor de mână, acest compresor, ce acționează o singură unealtă, poate îndeplini proiecte de demolări, finisaje și renovări.

Manipulare şi mentenanţă

Compresorul XAS 27 (27 l/s, 7 bar) este compact, foarte agil și cântărește puțin peste 200 kg, iar șasiul permite transportul oriunde este nevoie fără a necesita ridicare. În consecință, poate fi manipulat și manevrat cu ușurință pentru a se obține cea mai bună poziție de lucru. XAS 27 este suficient de mic pentru a încăpea pe ușile comerciale sau în ascensoare și este ușor de operat și de întreținut. Acesta a preluat conceptul de succes al carcasei din polietilenă folosit la linia HardHat TM combinat cu oțel zincat pentru o mai bună protecție. Rezervorul de combustibil este integrat în carcasă și încorporează un ventilator electric pentru o răcire eficientă. Mentenanța pentru XAS 27 este foarte simplu de realizat doar prin ridicarea capotei. Se pot accesa ușor separatorul aer-ulei cu filtru ciclonic și toate celelalte filtre, pentru o utilizare optimă a compresorului XAS 27, fără costuri de service ridicate. Există, de asemenea, o versiune pe cărucior, în cazul în care este nevoie de un compresor încă și mai simplificat și compact. XAS 27 poate fi caracterizat în câteva cuvinte ca fiind un compresor de putere mare, fiabilitate și de o durabilitate remarcabilă.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Metroul din MOSCOVA



Reţeaua de metrou din Moscova este un sistem rapid de transport public, care deserveşte atât capitala Rusiei, cât şi un oraş învecinat, Krasnogorsk, şi se află pe locul doi la nivel mondial din punctul de vedere al numărului de utilizatori, după metroul din Tokio. Traficul zilnic mediu de pasageri se cifrează la 6,6 milioane persoane. De asemenea, metroul moscovit este renumit pentru câteva dintre staţiile din reţea, considerate a fi adevărate opere de artă.

Deschis în 1935, cu o linie de 11 km, având 13 stații, a fost prima cale ferată subterană din Uniunea Sovietică. În prezent, metroul din Moscova a ajuns la 182 stații, 12 linii și la o rută cu lungime totală de 301,2 km. Secțiunea cu cea mai mare adâncime subterană se află la 84 m sub nivelul solului.

Fiecare linie este identificată printr-un număr, un nume și o culoare. Stațiile sunt anunțate de o voce masculină, pe direcția către centru, și de o voce feminină - dinspre centru spre periferie. De asemenea, pe linia circulară, vocea masculină anunță stațiile pe direcția acelor de ceasornic, iar vocea feminină pe celălalt sens. În majoritate, stațiile și liniile sunt subterane, dar unele linii au și secțiuni la suprafață.

Metroul moscovit operează de la ora 5:30 la ora 01:00, intervalul minim între trenuri fiind de 90 secunde, aplicat în special la orele de vârf, dimineața și seara.

Istorie

Primele planuri pentru un sistem de metrou în Moscova datează din timpul Imperiului Țarist, amânate din cauza Primului Război Mondial, a Revoluției din Octombrie și a Războiului Civil. Abia în iunie 1931, comitetul central al Partidului Comunist din Uniunea Sovietică a adoptat decizia de a începe construcția rețelei.

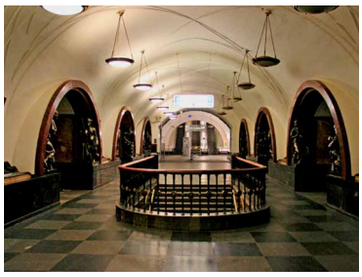
Primele linii au fost construite conform unui plan proiectat de Lazar Kaganovici în 1930, metroul purtându-i numele până în 1955. Constructorii ruși au beneficiat de consilierea reprezentanților celui mai vechi sistem de metrou din lume, London Underground.

Prima linie, mergând de la Okhotny Ryad la Smolenskaya, a fost deschisă publicului pe 15 mai 1935, având, așa cum am menționat, 11 km și 13 stații, și a fost extinsă în 1937, cu o primă linie care traversa râul Moscova prin intermediul Podului de metrou Smolensky.

A doua etapă a fost încheiată înainte de cel de-al doilea Război Mondial. În martie 1938, ramura Arbatskaya a fost împărțită în două și extinsă până la stația Kurskaya. În septembrie 1938, a fost deschisă linia Gorkovskaya, între Sokol și Teatralnaya. Aici, arhitectura a avut la bază cea a celor mai populare stații existente deja (Krasniye Vorota, Okhotnyi Ryad și Kropotkinskaia), în stil art deco cu accente... socialiste. În aceeași perioadă, a fost construită prima stație de adâncime, pe coloane, Mayakovskaya.

Cea de-a treia etapă a fost amânată, dar nu întreruptă de război, două noi secțiuni fiind puse în operare: Teatralnaya - Avtozavodska (3 stații) și Kurskaya - Partizanskaya (4 stații) - inaugurate în 1943 și 1944.

În timpul asediului Moscovei, în toamna-iarna anului 1941, stațiile de metrou au fost folosite ca adăposturi antiaeriene, însuși consiliul



de miniștri mutându-și birourile în Mayakovskaya, de unde Stalin a ținut și câteva discursuri.

După război, a început construcția în cadrul celei de-a patra etape, incluzând linia Koltsevaya și o parte a liniei Arbatsko-Pokrovskaya, de la Ploshchad Revolyutsii la Kievskaya, plus o secțiune de suprafață. Aceste stații ating apogeul din punctul de vedere al decorațiilor și al designului.

Linia Koltsevaya a fost concepută ca un parcurs circular și a fost realizată între 1950 și 1954.

Începutul Războiului rece a condus la construcția unei porțiuni de adâncime pentru linia Arbatsko-Pokrovskaya, stațiile fiind proiectate a servi drept adăposturi în cazul unui război nuclear.

În anii 50, extravaganța arhitecturală a noilor stații de metrou a fost redusă semnificativ, iar decorațiile unora dintre stații au fost simplificate comparativ cu planurile originale, la ordinul președintelui Hrușciov, care favoriza un stil ceva mai spartan. A fost dezvoltat un design standard, cunoscut sub numele de „centipede", primele proiecte având 40 de coloane de beton, așezate pe două rânduri. Stațiile arătau aproape identic, diferența constând numai în culoarea marmurei și a plăcilor ceramice folosite. Majoritatea acestor stații au fost construite cu tehnologii simplificate, ieftine. Plăcuțele ceramice de pe unele dintre ziduri au căzut, în timp, din cauza vibrațiilor, și nu întotdeauna a fost posibilă înlocuirea lor cu plăcuțe de aceeași culoare, ceea ce a condus la un aspect de mozaic nu foarte estetic. Abia la jumătatea anilor 70 a fost restaurată extravaganța arhitecturală, dar designul cu coloane, de data aceasta în număr de 26, continuă să predomine.

După anul 2000, au fost încheiate câteva proiecte iar altele au demarat. Primul dintre ele este extensia Annino-Butovo, un alt proiect major fiind reconstrucția stației Vorobyovy Gory, inițial deschisă în 1959 și închisă în 1983, după ce s-a descoperit că betonul folosit pentru construcția unui pod prezenta defecte. Stația a fost reconstruită și redeschisă în 2002.

Un alt proiect include construcția unei ramuri între linia Filyovskaya și Centrul Internațional de Afaceri din Moscova, cu câteva stații deschise în 2005 și 2006.

Alte extensii ale liniilor au fost deschise în ianuarie 2008, în septembrie același an și alte trei stații - în decembrie 2009. În iunie 2010, linia Lyublinskaya a fost extinsă cu două stații.

Dar rușii nu se vor opri aici. Conform planurilor autorităților locale moscovite și ale ministerului rus al transporturilor, anunțate în septembrie 2008, până în 2015 se vor construi 79 km de linii în plus, 43 noi stații și 7 depouri.

Opere de artă

Am discutat, anterior, despre stilul extravagant al unora dintre stațiile moscovite, considerate adevărate opere de artă. Una dintre acestea este Ploshchad Revolyutsii (Piața Revoluției), deschisă în 1938 și concepută de arhitectul Alexei Dușkin. Stația are arcuri din marmură roșie și galbenă, susținute de piloni placați cu marmură neagră. Spațiile dintre arcuri sunt prevăzute cu grile de ventilație decorate și cu stucaturi. Fiecare arc este flancat de câte o pereche de sculpturi din bronz realizate de Matvei Manizer, înfățișând omul sovietic în diverse ipostaze: soldat, fermier, atlet, scriitor, aviator, muncitor și copil. În total, sunt 72 de sculpturi. Se spune că una dintre sculpturi, înfățișând un câine însoțind un grănicer, aduce noroc celor care îi ating nasul.

Un alt exemplu este stația Kiyevskaya, pe linia Arbatsko-Pokrovskaya, deschisă în 1953 și decorată în stil quasi-baroc. Pilonii sunt placați cu marmură albă și cu plăcuțe ceramice, iar tavanul este decorat cu fresce ilustrând viața în Ucraina. Un mozaic la capătul platformei comemorează cea de-a 300-a aniversare a reunificării Rusiei cu Ucraina. Iluminarea este asigurată prin intermediul unor candelabre hexagonale.

Fără îndoială, un spectacol cotidian care merită descoperit în inima Moscovei!

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Incidente la metroul din Moscova

Ca orice sistem de metrou care se „respectă", și cel din Moscova a avut, de-a lungul timpului, partea sa de probleme și atentate.

Pe 8 ianuarie 1977, o bombă a fost detonată într-un tren aglomerat între Izmaylovskaya și Pervomayskaya, omorând 7 persoane și rănind grav alte 33. Mai târziu, pentru acest atentat, au fost arestați, judecați și executați trei armeni.

În iunie 1981, au fost raportate două incendii aproape simultane în două stații diferite de metrou din sistem, unul dintre ele soldat, se pare, cu 7 victime.

Un an mai târziu, un accident fatal a avut loc din cauza prăbușirii unei scări rulante, rezultând 8 decedați și 30 de răniți.

Pe 6 februarie 2004, o explozie într-un tren a ucis 39 persoane și a rănit peste 100, atentatul fiind atribuit inițial teroriștilor ceceni. Mai târziu, cercetările au arătat că vinovatul a fost de fapt un militant islamic cerchez, gruparea din care făcea parte organizând un alt atac pe 31 august același an.

În mai 2005, o pană de curent care a cuprins toată Moscova a întrerupt operarea pe unele linii și a oprit unele trenuri în tuneluri.

Pe 29 martie anul trecut, două bombe au explodat pe linia Sokolnicheskaya, atentate soldate cu 39 de decedați și 64 răniți.

În fine, vara trecută, în iulie-august, valul de căldură care a lovit Moscova a cauzat incendii în pădurile din apropiere, fumul ajungând până la metrou, unde temperatura deja atinsese, în interior, 34 grade.

Volvo 9500

Expert de cursă lungă

COMANDĂ IMPORTANTĂ PENTRU VOLVO HIBRID

Volvo Buses a primit cea mai mare comandă de până acum pentru autobuze hibride din partea operatorului olandez Arriva. Este vorba despre 27 unități Volvo 7700 Hybrid, care vor fi folosite în transportul urban în Dordrecht (Olanda). Inițiativa este realizată în colaborare cu Provincia Olandei de Sud, autoritatea regională de transport din regiune, care implementează o politică de utilizare a unor transporturi din ce în ce mai ecologice. Volvo Buses a început producția de serie a autobuzelor hibride în urmă cu șase luni și, în scurt timp, a primit comenzi pentru aproximativ 200 unități din partea mai multor orașe europene.
Cele 27 autobuze hibride vor fi livrate pe parcursul acestui an și la începutul anului viitor. O atenție specială a fost acordată paletei de culori folosite la interior și exterior, de natură să atragă mai mulți pasageri și să sublinieze aspectele legate de protecția mediului.
De asemenea, Arriva a decis să semneze un contract de service de tip Gold cu Volvo Buses, fapt care înseamnă că producătorul este responsabil pentru toate operațiunile de întreținere și reparații ale vehiculelor pentru un cost fix lunar.

INTERIORUL MAŞINILOR - OPERĂ DE ARTĂ

La ediția din 2011 a Salonului Internațional Auto de la Detroit, Mercedes-Benz nu numai că dorește captarea atenției publicului prin automobilele sale și inovațiile tehnice pe care le expune, ci și prin... artă.
Departamentul de design interior de la Mercedes-Benz din Germania a creat o sculptură care dorește să exprime vizual ideea care dă inspirație designerilor și, pe de altă parte, care oferă condițiile necesare creativității procesului artistic atunci când este vorba despre proiectarea interiorului unui vehicul. Forma abstractă a sculpturii face vizibilă, conform creatorilor săi, o estetică a sustenabilității și este orientată către formele perfecte ale naturii, care au evoluat timp de milioane de ani.
Sculptura Mercedes-Benz Aesthetics No. 2 sfidează în mod conștient limitele ergonomiei, fezabilității tehnice, constrângerile formale și, nu în ultimul rând, exteriorul vehiculului, pentru a impresiona observatorul printr-o atracție pur senzorială. În plus, sculptura oferă o imagine a „limbajului" pe care MB îl propune pentru designul interior al viitorului.

SOLARIS TRAMINO ÎNCEPE ACTIVITATEA

După încheierea cu succes a unui program complex de testare, Solaris Tramino a intrat oficial în activitate, prima sa cursă fiind în calitate de „Tramvai de Crăciun" în Poznan, pentru strângerea de fonduri în scop caritabil. De altfel, primele livrări ale modelului se vor face în primăvara acestui an, 40 de unități fiind comandate de către compania Poznan City Transport.
Tramvaiul de Crăciun are o lungime de 3,96 m și podea joasă, la bordul acestuia aflându-se, în decembrie, Moș Crăciun, care a strâns bani pentru copiii suferind de sindromul Ehlers-Danlos.
Vehiculele care vor fi livrate către sistemul polonez de transport au o lățime de 2,4 m, au pereți laterali drepți și o capacitate de 229 pasageri.

TOATE CĂRŢILE DE ÎMBARCARE AU COD DE BARE

Asociația Internațională a Transporturilor Aeriene (IATA) a anunțat recent îndeplinirea unui reper istoric în transportul aerian de pasageri, cu un procent de 100% al implementării la nivel mondial a cărților de îmbarcare cu cod de bare 2D (BCBP). Acestea au înlocuit generația anterioară de cărți de îmbarcare, mai puțin eficiente, cu bandă magnetică.
Cărțile de îmbarcare cu cod de bare oferă pasagerilor o paletă mai largă de servicii de check-in, cum ar fi de acasă, la biroul agențiilor, de pe un dispozitiv mobil sau la aeroport. BCBP permite, de asemenea, liniilor aeriene să emită o singură carte de îmbarcare, printată, pentru mai multe zboruri, simplificând călătoriile pasagerilor care trebuie să schimbe avionul sau cei care folosesc serviciile mai multor linii aeriene.
Conform celor declarate de reprezentanții IATA, conversia la cărțile de îmbarcare BCPB a reprezentat un proiect pe cinci ani și este de natură să genereze industriei economii de nu mai puțin de 1,5 miliarde dolari pe an.

SCHIMBĂRI DE ZBORURI CĂTRE ATENA

TAROM anunță că, în perioada 10 ianuarie - 25 martie 2011, se modifică programul de operare al curselor TAROM pe relația București - Atena, după cum urmează: ROT271 (decolare București - 8:00, aterizare Atena - 9:40), ROT272 (decolare Atena - 10:20, aterizare București - 11:55), ROT273 (decolare București - 18:40, aterizare Atena - 20:20) și ROT274 (decolare Atena - 21:00, aterizare București - 22:35).
Față de programul de zbor din prezent, cursa de dimineață ROT271/ROT272 va avea programul decalat, zborul efectuându-se cu 45 de minute mai devreme, iar cursa de după-amiază ROT273/ROT274 va avea programul decalat, zborul efectuându-se cu 15 de minute mai devreme. Zilele de operare ale zborurilor rămân nemodificate: luni, miercuri , joi, vineri pentru zborurile de dimineață și luni, marți, miercuri, joi, vineri, duminică pentru zborurile de după-amiază.

Caroseria tramvaielor Siemens din Viena, fabricată la Uzina RATB

Adrian Criţ: „În perioadă de criză, aducem capital în România“

Adrian Criţ (stânga), Larissa Popovici şi Andreas Schwendemann

Cel mai mare operator de transport public de suprafaţă din România, Regia Autonomă de Transport Bucureşti (RATB), a încheiat cu Siemens Austria, unul dintre cei mai mari producători şi furnizori de tehnologie în domeniul transporturilor la nivel mondial, un contract istoric: vestitele tramvaie din Viena vor avea caroseria realizată la uzina proprie a Regiei bucureştene. Primul modul complet de caroserie pentru tramvaiele Siemens va fi livrat în vara anului 2011, părţile convenind asupra extinderii contractului pentru alte 60 de module.
Contractul a fost semnat la data de 9 decembrie 2010 de Adrian Criţ, directorul general al RATB, de Andreas Schwendemann, director Divizia Transport Public Siemens, şi de Larissa Popovici - Director Comercial Divizia Mobility Siemens.

Ziua Cargo: De cât timp negociaţi acest contract?

Adrian Criţ: De circa trei luni de zile. În faza inițială, s-a bazat pe niște relații personale - nu neg acest lucru - și e normal, ca peste tot; în economia privată, cam pe asta se bazează fiecare contract mare. Era nevoie de acest contract, pentru simplul fapt că aduce o noutate tehnologică, ne învață cu calitatea vestică și, mai mult decât atât, aduce venituri la bugetul Regiei. Pot să spun că ne avantajează experiența lui Siemens în producerea de tramvaie, de vehicule care merg pe șine, și îmi doresc o colaborare pe termen chiar mai lung decât scrie în contractul acesta.

În plus, am transmis niște scrisori de intenție la marii constructori de tramvaie din lume, prin care le solicităm colaborarea cu RATB pentru producerea de tramvaie în uzina noastră pentru municipiul București și pentru terți. Este adevărat, sunt multe aspecte care trebuie punctate prin oferta pe care sper că ei o să ne-o facă. În primul rând, aportul de tehnologie, aportul de investiții în uzină, pentru modernizarea ei, și punerea la dispoziție a licenței de producere a tramvaielor, care este foarte scumpă peste tot în lume. Ne dorim tramvaie moderne atât în Capitală, cât și, de ce nu, la alte regii de transport public din România. Mai mult, ar aduce un aport de capital României, în condițiile în care, în perioada următoare, am putea să ieșim pe piață chiar și în Europa, având în vedere costurile de producție mai mici la noi decât în altă parte. Costul unui tramvai este aproximativ 2,5 milioane de euro, iar noi vrem să-l producem la 1,7 milioane de euro. Am demarat discuții și se pare că o să avem și succes. Suntem în faza de negociere cu mai multe societăți mari din lume, printre care: Alstom, Bombardier, Stadler, Siemens. Să vedem fiecare ce ne oferă.

Ce personal aveți la uzină?

În momentul de față, sunt circa 1.200 de angajați. Din păcate, o mare parte dintre ei se află în prag de pensionare, iar în ultimii 20 de ani nu au fost exploatate la maximum capacitățile lor intelectuale. Sunt oameni vechi, e adevărat, dar cu o mare experiență, cel puțin în reparația de vehicule, și, mai nou, și în producția de tramvaie - știți, vestitul Bucur, care s-a făcut într-un singur exemplar, deocamdată. Vreau să utilizez personalul vechi, care are experiență - și am discutat și la Politehnică, cu domnul prorector Raicu, Vreau să aduc proaspeți absolvenți de la Politehnică, să preia, practic, experiența celor care sunt angajați în momentul de față. Bineînțeles, aducând și progresul tehnic în uzină.

E o problemă cu blocarea posturilor de către Guvern, în toate instituțiile publice, sau speraţi în eliberarea lor pe cale naturală, prin pensionări?

O parte din posturi vor fi eliberate în mod natural, prin pensionări. În orice caz, calitatea personalului și a angajaților trebuie să crească în uzină. Și nu numai în uzină, ci peste tot. Am probleme mari de imagine cu controlorii, am probleme mari de imagine cu cei care sunt la încasarea de titluri de călătorie, cu șoferii, cu manipulanții; îi vedeți în trafic. Problemele acestea trebuie rezolvate. Țin de imaginea Regiei și de calitatea transportului public.

Și cum vreți să salvați imaginea Regiei?

Prin școlarizare, cursuri, dar și prin alte metode aflate la îndemâna directorului general. Nu vreau să apelez la sancțiuni sau penalități, dar dacă peste tot se aplică, este cazul să se aplice și la noi.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

CASELE DE MARCAT FISCALE vor fi OBLIGATORII, iar DECONTURILE vor fi REVERIFICATE

Tot mai certă devine obligativitatea ca transportatorii să-şi doteze mijloacele de transport călători cu case de marcat fiscale şi cititoare de carduri. Totodată, ANAF va reverifica modul în care au fost avizate deconturile privind călătoriile efectuate de către veterani.

Prin această măsură, autoritățile speră să asigure o înregistrare corectă a veniturilor provenite din biletele de călătorie și, în același timp, să rezolve problemele legate de decontarea călătoriilor efectuate de veterani.

„Se vor face carduri speciale de călătorie pentru veterani, iar transportatorii vor fi obligați să-și doteze mașinile cu case fiscale de marcat și cititoare de card. Astfel, veteranii vor trebui să introducă cardurile în cititoare atât la urcare cât și la coborâre. În caz contrar, cursa nu va fi decontată. Practic, va intra în grija transportatorului ca aceste proceduri să fie respectate, pentru a putea deconta respectivele curse. Datele vor fi transmise în timp real“, a explicat Andrei Căpraru, director general adjunct ARR.

Înregistrarea corectă a tuturor călătorilor nu este numai o problemă a autorităților, dar și una a patronilor. Metodele prin care unii șoferi își însușesc bani de la călători au intrat deja în folclorul transportului rutier de pasageri: netăierea de bilete, bilete false, refolosirea biletelor etc. Printre metodele de combatere a acestei probleme, sunt deja utilizate casele de marcat fiscale de către unii transportatori.

„Am sancționat drastic conducătorii auto cu amenzi de la 1.000 la 2.000 de lei pentru că nu dau bilete călătorilor. Pasibili de amendă sunt și călătorii. Sperăm ca prin dotarea mijloacelor de transport cu case de marcat fiscale să rezolvăm această problemă. Mulți transportatori și-au dotat deja mașinile cu asemenea case de marcat. De altfel, este în interesul patronului să își poată verifica șoferii. Astfel, nimeni nu se mai poate juca cu biletele“, a arătat Andrei Căpraru.

Cuponiada intră într-o nouă dimensiune

În timp ce se caută soluții pentru a elimina suspiciunile legate de deconturile aferente călătoriilor realizate de către veterani, reprezentanții ANAF (Agenția Națională de Administrare Fiscală) dau o nouă dimensiune fenomenului.

Acumularea datoriilor aferente acestor deconturi a creat o adevărată criză în rândul transportatorilor (dublată de recesiunea economică). Finalul anului a adus o aparentă relaxare prin deblocarea de către stat a unei părți din sumele datorate, dar reprezentanții ANAF au făcut o descoperire

CONFORT EUROPEAN PE DRUMURI ROMÂNEȘTI

IGERO maxi

LIVRARE DIN STOC! Preț: 129.000 EUR

Motor: MAN 280 CP
Aer Condiționat: Thermo King
Încălzire suplimentară
Capacitate: 80 pasageri
(26 locuri pe scaune)

EL CAR

Contact: dovemarchile@yahoo.com / www.igero.ro / 0721 981 870

„interesantă", care, practic, aruncă în aer toate decontările depuse vreodată de către transportatori.

Conform Legii 44/1994, veteranii de război și văduvele veteranilor de război au dreptul la călătorii gratuite pe calea ferată, iar în situația în care aceștia locuiesc în mediul rural și nu au acces direct la calea ferată pot beneficia de bilete speciale de călătorie pe mijloace de transport auto județene, până la o localitate care dispune de gară.

În aceste condiții, ANAF consideră că avizarea borderourilor s-a făcut nelegal, deoarece acestea cuprind distanțe lungi, pe trasee interjudețene și nu județene, așa cum prevede legea.

Astfel, toate aceste decontări sau, oricum, marea lor majoritate sunt privite de către ANAF ca prejudiciu adus bugetului de stat și își pune problema recuperării acestor sume de bani.

Între timp, ANAF a elaborat o procedură pentru „verificarea și avizarea documentației privind decontarea cheltuielilor de călătorie gratuită cu autobuzele a veteranilor de război". Se pare că, până acum, nu a existat un asemenea document.

În orice caz, această procedură va sta la baza unui control, care va avea ca obieciv verificarea deconturilor depuse de transportatori în perioada 2008-2009.

Sunt așteptate în continuare lămuriri suplimentare din partea autorităților, în condițiile în care operatorii de transport riscă, pe de o parte, să fie amendați dacă nu permit veteranilor se călătorească pe baza cupoanelor, iar, pe de altă parte, se confruntă cu posibilitatea de a nu mai recupera sumele aferente acestor călătorii.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

RECUPERARE PRIN

La sfârşitul anului, operatorii de transport persoane au putut să îşi compenseze datoriile acumulate către stat cu sumele pe care urmau să le primească în urma deconturilor aferente transportului pensionarilor şi veteranilor. Am discutat despre modul în care s-a conturat această idee cu iniţiatorul ei, Augustin Hagiu, preşedinte FORT (Federaţia Operatorilor Români de Transport).

Ziua Cargo: Cum a apărut această idee?

Augustin Hagiu: Ideea compensării datoriilor între Stat, Ministerul de Finanțe, Ministerul Transporturilor și operatorii de transport rutier de persoane, aferente deconturilor depuse în perioada 2009-2010, a intervenit în viziunea FORT în momentul iunie 2009, când am constatat că ministerele de resort întâmpină dificultăți în a plăti la zi sumele restante către transportatorii de persoane. Am început de atunci demersuri în acest sens, am avut o serie de întâlniri la nivelul MF și MT. Din păcate, nu am găsit deschidere și tot ce ni s-a spus a fost că nu se poate.

În 2010, am luat din nou taurul de coarne, după un an de interpelări și adrese, și, undeva în luna august, împreună cu ministrul secretar de stat Eusebiu Pistru am făcut o vizită la Ministerul de Finanțe. Am avut numeroase discuții cu vicepreședintele ANAF și, pentru prima dată, am început să vedem că soluțiile propuse de noi pot căpăta aplicabilitate din punct de vedere tehnic.

Această compensare urma să se facă printr-o formulă foarte simplă, aceea prin care sumele constituite ca datorii ale transportatorilor rutieri de persoane către Stat să fie compensate direct, prin trezorerie, printr-o procedură în intervalul unei zile. MF introduce bani în contul de trezorerie al operatorului de transport, acesta nu îi poate utiliza, Statul trăgându-și imediat suma echivalentă sub forma datoriei operatorului de transport față de bugetul de Stat.

S-a stabilit ca pentru prima compensare să se utilizeze din Fondul de Rezervă al Guvernului o sumă de 17 milioane lei.

Astfel, în luna decembrie, în intervalul dintre Crăciun și Revelion, am fost contactat de către reprezentanții ANAF și mi s-a spus că în sfârșit s-a luat decizia la nivelul Guvernului, printr-o HG și că urmează ca aceste compensări să aibă loc până la sfârșitul anului. Ceea ce s-a și întâmplat. Undeva în intervalul 27-30 decembrie, transportatorii care acumulaseră datorii față de bugetul de Stat au primit în conturile de trezorerie sume egale cu datoriile pe care le aveau, aceste datorii fiind stinse într-o singură secundă.

Ce se întâmplă cu restul sumelor datorate?

Ca urmare a angajamentelor pe care Guvernul României și le-a luat față de Fondul Monetar și Uniunea Europeană, am insistat să se plătească arieratele către operatorii de transport, în afara procedurii de compensare.

Astfel, în perioada 28-30 decembrie, în afară de compensare, s-au deblocat 29% din sumele aferente plăților față de operatorii de transport persoane.

Banii s-au băgat în conturile de trezorerie ale operatorilor, urmând să fie folosiți de către aceștia pentru necesitățile fiecăruia. Sumele au fost acordate echitabil, s-a dat tuturor 29% din sumele pe care le aveau de încasat de la Stat.

Trebuie, în acest context, să recunoaștem efortul deosebit pe care l-a depus biroul de deconturi din cadrul MT, care a trebuit să muncească vreo câteva săptămâni pentru a constitui ordinele de plată.

Evident, cei mai mulțumiți au fost transportatorii rutieri, care apucaseră să-și plătească datori-

COMPENSARE

ile față de Stat pe ultima sută de metri. Aceștia au primit și banii pentru compensare și au primit și cei 29%, ajungând astfel, practic, ca jumătate din sumele pe care le aveau de încasat să fie recuperate la finele lui 2010.

Avem o singură problemă, la Iași, unde trezoreria se pare că a blocat utilizarea acestor sume și studiem încă situația să vedem ce s-a întâmplat.

S-a vorbit și despre faptul că o parte dintre transportatori nu au utilizat sistemul pentru decontare în mod onest!

Vom susține în continuare schimbarea rapidă a legislației referitoare la decontarea cupoanelor, pentru că nu se mai poate continua în acest sistem care creează neîncredere și consumă foarte multă energie atât la nivelul autorităților, dar mai ales la nivelul transportatorilor. Ceea ce am cerut noi este o soluție foarte simplă: se plătește integral biletul de călătorie, cu acest bilet se duce, ulterior, pensionarul și îl decontează. Cu această ocazie, se poate verifica și legalitatea transportului.

Acțiunile deschise de către stat transportatorilor nu sunt foarte în regulă. Patronul nu este în autobuz alături de șofer.

Șoferul trebuie să verifice corespondența între buletinul de identitate, cuponul de pensie și cel de călătorie. Dar șoferii de microbuz au ajuns chiar și să numere banii în timp ce conduc, că de asta se și întâmplă tot felul de accidente. N-ai cum să verifici, ca patron, ce face în fiecare zi șoferul, câți pasageri ia, dacă merge peste capacitate etc.

Iar aici vine doamna ministru cu o chestiune de 8 milioane de euro la nivelul Ministerului, plus câteva milioane de euro la nivelul operatorilor de transport, care trebuie să își pună camere video, cu conexiune la internet, cu casă de marcat fiscală la bordul vehiculelor (care nu e totuși un lucru rău). Dar ce va face ARR? Se va duce să numere la fiecare operator în fiecare zi câți pasageri sunt înregistrați pe camera video și câte bonuri fiscale s-au emis?

Din păcate, în România, stau pasagerii înghesuiți în autobuz pe trasee interurbane la 6 dimineața și, dacă cer bilet, a doua zi autobuzul nu mai oprește în stația respectivă.

Sunt plângeri de ambele părți, și de la călători, și de la transportator.

Iar adevărul este undeva la mijloc. Și pentru operator e dificil, că dacă îi crește fluxul de pasageri nu poate suplimenta numărul de vehicule sau nu poate înlocui un microbuz cu un autocar fără să aștepte trei luni aprobare de la ARR, pentru că trebuie să respecte condițiile solicitate la licitație. De aceea consider că licitația e o aberație, care împiedică dezvoltarea civilizată a transportului rutier de pasageri și influențează negativ calitatea serviciilor și siguranța transporturilor.

În plus, există o problemă cu care nu sunt de acord. Au plecat niște hârtii de la ARR în luna decembrie către operatorii de transport, prin care autoritatea cerea operatorului de transport să fie de acord cu încasarea unei sume de 25% până la sfârșitul anului, restul sumelor urmând a fi plătite pe parcursul anului 2011. Dar nu scria nimic în acea adresă de schimbarea legilor speciale, de ce se va întâmpla cu sumele care urmează să se constituie de la 1 ianuarie 2011. Drept urmare, am luat o decizie la nivelul FORT și ne-am sfătuit cu conducerea ARR și am rugat transportatorii să menționeze că așteaptă sumele respective restante în primul trimestru al anului 2011. Aceste hârtii au fost date pentru că ele urmează a fi folosite de către Ministerul Transporturilor în instanță în procesele intentate de către transportatori pentru deconturi. Se consideră o aprobare scrisă a unei formule de decontare în viitor și, practic, anulează obiectul procesului aflat pe rolul instanței, în sensul că se consideră că s-a ajuns la o înțelegere. Însă, scriind această chestiune că suntem de acord, dar restul de plată trebuie să vină în primul trimestru, oferim o marjă de trei luni, după care putem din nou să îi dăm în judecată.

Deja anumite procese s-au câștigat și tot ARR în mod nejustificat a fost introdus în schemă în relația asta și înțeleg că au fost niște discuții prin țară unde transportatorii aflați în această situație au fost sfătuiți să completeze acea hârtie. Acolo unde transportatorul a câștigat, eu l-am sfătuit să nu completeze hârtia.

O dată ce ai câștigat un proces și Statul e obligat să îți dea banii, vei primi obligatoriu acei 25% o dată cu ceilalți, pentru că plățile acestea nu se pot face decât nediscriminatoriu.

Suma scade și te adresezi instanței cu o sumă mai mică atunci când continui procesul. Speriați de penalități, domnii de la Stat au vrut să o sucească și au încercat cu această hârtie. Nu acuz ARR, ci faptul că MT a folosit ARR în această privință într-un mod nejustificat. ARR are suficiente atribuții ca să mai capete și sarcina aceasta.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Acţiuni FORT la început de an

„Ne vom lupta să primească transportatorii și cei 71% până la sfârșitul lunii martie și, în paralel, în fiecare lună, să primească banii aferenți deconturilor depuse, pentru a nu mai rămâne restanțe, că o luăm iar de la capăt. Totodată, vom milita pentru schimbarea legilor speciale și modificarea modalității de efectuare a transporturilor, clarificarea aspectelor ce țin de acest paralelism între feroviar și rutier. Ideea este că, dacă se schimbă legile speciale, ele trebuie să acționeze în mod echilibrat, echidistant atât pentru transportul rutier, cât și pentru calea ferată. Pentru acest început de an, ne propunem în primul rând extinderea acestor proceduri de compensare pe toate tipurile de transport, acolo unde există situații similare“.

Regia Autonomă de Transport Bucureşti (RATB) a desfiinţat, începând cu 1 ianuarie, linia de autobuze 406 Lujerului - Chiajna, din 14 ianuarie, liniile 408 şi 428, spre comuna Domneşti, şi linia 431, care face legătura între Capitală şi satul Alunişu, desfiinţată începând cu 15 ianuarie. Sistarea serviciului de transport public cu autobuzele RATB pe traseele preorăşeneşti s-a făcut la solicitarea Primăriei Comunei Chiajna şi a Primăriei Comunei Domneşti, din cauza imposibilităţii susţinerii financiare a acestei activităţi.

Reamintim că, după desființarea transportului preorășenesc de călători la 15 iunie 2010 - din cauza datoriilor acumulate de autoritățile locale ilfovene către Regie -, din toamna anului trecut au fost reluate cursele pe 6 trasee - Chiajna, Chitila, Domnești, Tegheș, Mogoșoaia și Dragomirești, urmând să fie reînființate și restul până la 52. Iată, însă, că deja două dintre primării se văd în imposibilitatea de a mai aloca bani din buget pentru transportul public al cetățenilor, criza economică fiind din nou „vinovatul“ numărul unu.

Astfel, se pare că nemulțumirile transportatorilor privați își găsesc o rezolvare naturală.

Actuala conducere a Regiei nu mai este dispusă la concesii, așa cum s-a procedat în trecut, când abia și-a recuperat datoriile. În anul 2005, autoritățile ilfovene acumulaseră debite de 236 de miliarde de lei vechi către RATB, motiv pentru care toate cele 68 de linii preorășenești au fost desființate. Reînființarea lor s-a făcut abia în primăvara lui 2006, după achitarea banilor. După numai doi ani, s-a ajuns la alte datorii, de data aceasta de „numai“ 77 de miliarde de lei vechi. În aceste condiții, la 1 iulie 2008, cursele au fost iarăși sistate. A existat și un alt motiv: Protocolul încheiat între Consiliul General al Municipiului București (CGMB) și CJ Ilfov expirase de un an și jumătate, fără să fi fost reînnoit. Primarul general Sorin Oprescu anunța atunci că operatorii privați de transport câștigaseră în luna februarie, pentru toate rutele preorășenești, licitația organizată de Ministerul Transporturilor. Apoi acționaseră în judecată Regia, acuzând-o de concurență neloială. Însă în 18 septembrie 2008, Guvernul a aprobat cadrul legal pentru ca transportul public dintre București și Ilfov să fie încadrat în categoria transporturilor locale, iar la 13 octombrie, senatorii au adoptat Legea privind aprobarea Ordonanței de Urgență pentru modificarea OUG nr. 109/2005, prin care au fost exceptate de la regulile aplicate transportului interjudețean liniile de transport comun dintre București și localitățile ilfovene.

Primăriile din Ilfov, din datorii în datorii

La 26 noiembrie, CGMB și CJ Ilfov au încheiat un nou protocol,

RATB a desfiinţat în ianuarie 4 linii preorăşeneşti

aprobat prin HCGMB nr. 346/2008, care a funcționat până în 15 iunie 2010. Însă din vechile datorii au rămas neachitate 64 de milioane de lei - fiind deja trecute la categoria „istorice“ -, iar altele, în valoare de 25 de milioane de lei noi, s-au acumulat între timp. La începutul anului 2010, conducerea RATB a încercat, cu ajutorul Primăriei Capitalei, să ia taurul de coarne. Astfel, Municipalitatea Bucureștilor a notificat în două rânduri Consiliul Județean Ilfov, pe 10 februarie și pe 8 martie, pentru neîndeplinirea Protocolului semnat în urmă cu doi ani, însă fără vreun rezultat. „Până în prezent, CJ Ilfov nu a achitat sumele datorate și nici nu a constituit garanția reală imobiliară, în maxim 30 de zile de la data semnării protocolului, asa cum s-a convenit în document“, susținea, în luna iunie 2010, fostul director general al Regiei, Gheorghe Aron, cu puțin înainte de noua sistare a curselor preorășenești.

Legea 92/2007: Trasee Bucureşti-Ilfov ca în asociaţii intercomunitare

În iulie, Gheorghe Aron a fost schimbat din funcție și în locul lui a fost numit Adrian Criț director general la RATB. Imediat după învestire, acesta a început negocierea cu primăriile ilfovene pentru reintroducerea liniilor preorășenești. „Consiliul Județean Ilfov nu își permite să susțină transportul în comun, însă liniile preorășenești ale RATB vor putea fi reluate după negocierea noilor contracte de prestări servicii cu primările localităților din jurul Capitalei. Există anumite primării care mi-au cerut deja acest aspect și dețin fonduri speciale dedicate pentru aceste linii“, a anunțat noul director.

La sfârșitul lunii octombrie 2010, Adrian Criț a fost împuternicit de Consiliul General al Municipiului București să negocieze și să încheie contracte cu primăriile din 52 de localități ale judetului Ilfov. Decizia are la bază Legea 92/2007, care prevede că „traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară, precum și cele dintre municipiul București și localitățile din Ilfov sunt considerate trasee locale și fac obiectul Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local“.

Atribuirea în gestiune, conform legii, a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se finalizează prin eliberarea licențelor de traseu, de către Primăria Capitalei, operatorilor de transport rutier respectivi. Valabilitatea licențelor de traseu este de maximum 3 ani.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Contracte individuale

„Activitatea de transport public pe liniile preorășenești poate fi asigurată numai la solicitarea primăriilor care încheie contract cu Regia, prin care își asumă responsabilitatea susținerii serviciilor prestate de către RATB locuitorilor comunei lor și onorării obligațiilor de plată revenite prin contract“, ne-a precizat Adrian Criț, directorul general RATB. Noul tip de contract este mai bine pus la punct, astfel că, la semnarea lui, Consiliul local va elibera, pentru fiecare lună din toată durata contractului, bilete la ordin cu valoarea costurilor de transport ce se vor efectua. Documentul prevede o perioadă de 15 zile ca termen de plată de la data facturării sumei. În caz contrar, transportul poate fi suspendat până la achitarea sumei respective, dar nu mai mult de 15 zile, cu 0,15% penalizări pe zi la suma datorată. După această perioadă, în caz că banii nu se achită, contractul poate fi reziliat de plin drept, fără nicio formalitate și fără intervenția instanțelor judecătorești. La fel se procedează dacă RATB nu își îndeplinește obligațiile din contract. De asemenea, contractul poate fi denunțat unilateral de fiecare dintre părți, cu un preaviz de 30 de zile, așa cum s-a întâmplat în cazul liniilor 406 Lujerului-Chiajna și 408, 428 București-Domnești.

Atlassib INVESTEŞTE

şi în perioada de criză

Compania Atlassib, lider de 17 ani în transporturile de persoane din România, a investit în anul 2010 peste 2 milioane de euro pentru realizarea unuia dintre cele mai moderne ateliere de reparaţii şi întreţinere autocare din România, amplasat la Constanţa.

Atlassib se numără printre puținele firme românești care au investit masiv și în 2009, în ciuda crizei, achiziționând o flotă de 15 autocare Mercedes-Benz, în cadrul unui contract de leasing a cărui valoare depășește 3,2 milioane de euro.

„Cu cele 175 de autocare, deținem cea mai mare flotă de autocare din România și acoperim rute în toată Europa. Grație îmbunătățirii necontenite a condițiilor de transport, a calității serviciilor și a facilităților oferite, peste jumătate de milion de persoane preferă an de an autocarele Atlassib, pentru a călători în Germania, Italia, Spania, Franța, Austria, Suedia, Danemarca, Belgia, Olanda, Portugalia, Anglia, Elveția și Grecia. De 17 ani, am demonstrat că suntem cei mai buni și dorim să ne păstrăm poziția de lider în domeniul transportatorilor internaționali de persoane din România“, a declarat Daniel Micu, director general al companiei Atlassib.

34 de rute internaţionale

Flota Atlassib este formată din 175 de autocare, Mercedes, Volvo, Neoplan, Setra, Irisbus,

Mago și Isuzu, cu capacități de transport cuprinse între 24 și 85 de locuri, dotate cu instalație audio-video, minibar, toaletă, telefon, frigider, instalație de climatizare. Toate autocarele dispun de sisteme moderne de siguranță rutieră. Pentru a cunoaște în orice moment poziția fiecărui mijloc de transport, pe toate autovehiculele au fost montate sisteme GPS. În paralel, a fost dezvoltat un sistem de intervenție rapidă, astfel încât orice autocar defect aflat pe traseu poate fi înlocuit cu maximă operativitate.

„Pentru a ne afla în permanență în contact cu clienții noștri, punem la dispoziția acestora peste 160 de agenții proprii, în țară și străinătate. În toate aceste agenții, pe lângă vânzarea de bilete de călătorie și de asigurări medicale de călătorie, oferim, împreună cu colegii de la Poșta Atlassib și Meridiana, servicii de curierat rapid și de transfer electronic de bani“, a completat Daniel Micu.

Atlassib deservește un număr de 34 de rute internaționale, cele mai solicitate destinații fiind localități din Italia și Spania, țări unde comunitatea românească este destul de numeroasă. În primele zece luni ale anului 2010, față de aceeași perioadă a anului trecut, cea mai mare creștere a numărului de călători a fost înregistrată de Atlassib pe ruta Sardinia (Italia) - o destinație introdusă relativ recent în programele de transport, unde creșterea este de 20 la sută, urmată de traseele spre Sicilia (Italia), cu o creștere de 18 la sută.

17 ani de existenţă

În 2010, pentru a aniversa împreună cei 17 ani de prezență Atlassib pe piața transporturilor, compania le-a oferit clienților săi, în preajma sărbătorilor de iarnă, câte un euro, fabricat manual din ciocolată.

„În această perioadă, dorim să ne răsplătim călătorii și le vom oferi câte un euro din ciocolată, confecționat manual în România, chiar în județul Sibiu, la fabrica de ciocolată Pralin din Cisnădie. Astfel, 4.000 de călători Atlassib care vor circula cu autocarele noastre în preajma sărbătorilor de iarnă, vor primi în dar, înainte de a ieși din România, câte un euro de ciocolată, un produs unic românesc, pe care va fi inscripționată sigla Atlassib. Atlassib este o afacere românească de succes în Europa și, astfel, am dorit să le urăm noroc tututor românilor pe care îi ducem în toate colțurile Europei. Noi suntem conștienți că românii aduc plus valoare Europei și că am transportat în acești 17 ani nu doar oameni și bagajele lor, dar și visele, dorințele, speranțele și bucuria celor care au călătorit împreună cu noi în Europa, dar al căror suflet a rămas acasă, în România“, a mai declarat directorul general al Atlassib, Daniel Micu. El a mai precizat că Atlassib este printre puținii angajatori români care, în ciuda crizei economice, au făcut și fac noi recrutări de personal. Cei 1.300 de angajați ai Atlassib lucrează la sediul central din Sibiu, precum și la cele 92 agenții din țară. În permanență, peste 200 dintre aceștia își desfășoară activitatea, prin rotație, la sediile și agențiile din străinătate.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Responsabilitate socială

Atlassib este printre puținele companii care sprijină învățământul românesc preuniversitar și universitar. Reamintim că firma Altassib a investit sume importante de bani pentru înființarea unor spații de învățământ destinate Facultății de inginerie „Hermann Oberth“ din cadrul Universității „Lucian Blaga“ din Sibiu, secția de Ingineria Transporturilor - este vorba despre o sală de curs, două laboratoare și o sală profesorală. Totodată, Atlassib este singura firmă din județul Sibiu care dă șansa tinerilor să învețe o meserie și pe urmă le asigură și un loc de muncă. Școala Tehnică Transcom este prima școală particulară din Transilvania, înființată în 2007, unde sunt pregătiți mecanici auto, tinichigii și vopsitori auto. În plus, aici, elevii urmează gratuit cursurile școlii de șoferi, se oferă abonamente gratuite pentru elevii navetiști, dar și o masă caldă, gratuită, pe zi. La Școala Tehnică Transcom, au fost școlarizați elevi din mediul rural și zone izolate din județ, care au fost ajutați să învețe o meserie și apoi angajați cu contracte de muncă pe perioadă nedeterminată, conform pregătirii lor, la diferite societăți din cadrul Holdingului Atlassib. Numeroasele premii obținute în topurile anuale întocmite de Camera de Comerț stau mărturie a succesului în afaceri obținut de „familia“ Atlassib. Enumerăm aici doar premiile obținute în acest an: Premiul Național acordat de Camera de Comerț și Industrie a României, locul I în Topul Național al Firmelor Private 2009 alcătuit de Consiliul Național al Intreprinderilor Private Mici și Mijlocii din România, locul I în topul alcătuit de Camera de Comerț Industrie și Agricultură a Județului Sibiu. Atlassib este o societate cu capital privat, înființată pe 22 iulie 1993, de Ilie Carabulea și Corneliu Tănase, destinată transportului internațional de persoane. Atlassib este numărul unu în topul transportatorilor internaționali de persoane din România, cu peste o jumătate de milion de clienți, anual.

Volvo 9500

Expert de cursă lungă

Prin modelul Volvo 9500, constructorul suedez îmbină eficienţa cheltuielilor cu calitatea şi confortul. Noul Volvo 9500 este o alegere ideală pentru cei care doresc fiabilitate, confort, siguranţă, eficienţă, uşurinţă în conducere şi se aşteaptă la economicitatea cu care s-au obişnuit deja din partea modelelor Volvo 9700 şi Volvo 9900. Modelul completează perfect oferta de autobuze Volvo pentru curse lungi.

Din punct de vedere constructiv, Volvo 9500 seamănă în mare măsură cu Volvo 9900. Cea mai evidentă deosebire se prezintă la nivelul lămpilor frontale, dar 9500 rămâne indiscutabil un Volvo. Unul din avantajele principale ale acestui model îl reprezintă soliditatea structurală a construcției, care are o importanță capitală în privința siguranței, durabilității și menținerii valorii.

Spațiul pentru călători al modelului Volvo 9500 este generos și luminos, punând la dispoziția utilizatorilor un număr optim de locuri. Scaunele de concepție proprie Volvo oferă un confort maxim pe toată durata călătoriei. Nivelul de echipare de bază Optimal, creat având în vedere eficiența cheltuielilor, poate fi completat cu numeroase echipamente opționale pentru un grad superior de confort, cum ar fi un sistem audio/video, toaletă, mini-bucătărie, frigider adițional, cușetă pentru șofer și cafetieră. Astfel, fiecare cumpărător își poate concepe singur autobuzul care să corespundă cel mai bine propriilor cerințe de exploatare. Interiorul este disponibil în trei variante de culoare, iar panoul de instrumente pentru pasageri include o supapă de ventilație, veioză, boxe și buton de control. De asemenea, este disponibil un frigider termoelectric cu capacitate de 54 dmc.

Ergonomic şi eficient

Șoferul autobuzului Volvo 9500 dispune de un mediu de lucru ergonomic, o trăsătură caracteristică Volvo. Volanul și scaunul șoferului pot fi reglate pe mai multe direcții, iar amplasarea instrumentelor și elementelor de comandă este logică. Acestea sunt foarte vizibile și ușor accesibile. Vizibilitatea excelentă este asociată cu un nivel redus de zgomot.

Dar unul dintre cele mai importante atuuri ale modelului Volvo 9500 este productivitatea, la baza căreia se află consumul redus de combustibil, fiabilitatea și un necesar minim de întreținere. Acestea sunt asigurate și prin asocierea motorului EURO 5 de 9 litri, deosebit de eficient, care oferă un cuplu mare chiar și la turații reduse, cu o cutie de viteze I-Shift cu 12 trepte.

Este vorba despre un propulsor cu 6 cilindri, 4 supape pe cilindru, turbo-intercooler, controlat electronic, care dispune de sistem de diagnosticare și sistem de control Volvo EMS2.2. Modelul este echipat, de asemenea, cu Volvo Engine Brake și retarder hidraulic.

Volvo I-Shift este o cutie manuală de viteze cu 12 viteze, prevăzută cu un sistem automat de schimbare a vitezelor, care optimizează schimbarea treptelor în orice condiții de operare, fapt care rezultă într-un grad înalt de confort în conducere și un consum redus de combustibil.

Siguranța este, desigur, unul dintre punctele forte ale Volvo. Autobuzele producătorului suedez sunt caracterizate în mod tradițional printr-o bogată echipare în domeniul siguranței, iar de la această regulă nu face excepție nici 9500. Printre altele, modelul dispune și de sisteme de protecție frontală anti-împănare (FUPS), de protecție la impact frontal (FIP), de protecție a genunchilor șoferului și ghidului (KIP) și un program electronic de stabilitate (ESP).

Servicii optime

Și în cazul lui 9500, Volvo oferă același pachet de servicii cu care utilizatorii s-au obișnuit în completarea modelelor Volvo 9700 și Volvo 9900, care include o ofertă optimă de finanțare și contracte de service personalizate pentru exigențele individuale ale clienților. Volvo 9500 se bucură, de asemenea, de suportul complet al rețelei de ateliere service Volvo, cu largă acoperire și bine pregătită, care sporește indubitabil capacitatea de păstrare a valorii.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Fișă tehnică

Dimensiuni (lungime/lățime/înălțime):	12.300/2.550/3.600 mm
Volum compartiment bagaje:	9,8 mc
Locuri pe scaune:	49-53
Masă totală:	19.000 kg
Motor:	Volvo D9B EURO 5
Putere maximă:	380 CP/1.900 rpm
Cuplu maxim:	1.740 Nm/1.200 rpm
Cutie viteze:	Volvo I-Shift

Geo Saizescu

face iar haz de necaz, cu Premiile Naţionale de Umor

„Păcală“ şi „Harababura“

- ediţia a XI-a

La jumătatea lunii decembrie, în eleganta Sală a Casei Universitarilor, maestrul Geo Saizescu a făcut din nou haz de necaz, în ciuda frigului, a ninsorii, a crizelor (economice, sociale şi morale) ce traversează România, astfel că a decernat Premiile Naţionale de Umor - ajunse la ediţia a XI-a - ale Societătii Umoristice „Păcală“ şi Revistei „Harababura“. Recunoscut drept un Don Quijote al timpurilor noastre, amfitrionul Galei a dorit - ca în fiecare an -, cu entuziasmul şi verva-i de nestăvilit, să-i recompenseze pe cei mai talentaţi actori, regizori, scriitori, artişti plastici, cronicari şi muzicieni care „nu au uitat să râdă şi să surâdă într-o ţară tot mai tristă şi încruntată“. Au fost 35 de premii, împărţite cu generozitate de creatorul neuitatelor filme „Păcală“, „Astă seară dansăm în familie“, „Secretul lui Bachus“, „Secretul lui Nemesis“ sau „Un surâs în plină vară“. La final, celor „cu coroniţă“, dar şi invitaţilor, li s-a „pus în scenă“ o masă bogată, plină de „harababureli“, de pe care nu au lipsit „o gustare, o degustare şi o urare de Crăciun şi de An Nou“.

Seria distincțiilor a fost deschisă de regizoarea și profesoara Elisabeta Bostan, care a primit Premiul „Ion Creangă“, a continuat cu regizorul de teatru Felix Alexa (Premiul „Sică Alexandrescu“), cu regizorul de film Napoleon Helmis (Premiul „Ion Popescu Gopo“), cu directorul România Film, Marius Iurașcu (Premiul „Ion Cantacuzino“) și cu regizorul TV, Adrian Enescu (Premiul „Tudor Vornicu“). Au urmat scriitorii și publiciștii Mircea Radu Iacoban, Mircea M. Ionescu, Gelu Negrea, Teșu Solomovici. Printre cei premiați s-a numărat unul dintre cei mai mari pictori naivi de la noi, Emil Pavelescu. La secțiunea critică cinematografică, doi veterani ai genului și-au împărțit onorurile: Alice Mănoiu și Eugen Atanasiu. Compozitorul Dumitru Lupu a fost extrem de emoționat când i s-a acordat Premiul „Roman Vlad“.

Momentul cel mai așteptat al Galei a fost cel al „stelelor“ ecranului și scenei. Rând pe rând, au urcat pe scena de la Casa Universitarilor marii actori Marin Moraru, Florin Zamfirescu, Tora Vasilescu, Valentin Uritescu, Ștefan Sileanu, Oana Pellea, Gabriela Popescu, Medeea Marinescu. Au existat și două premii speciale, cel de Excelență, acordat Teatrului Național de Operetă „Ion Dacian“ și cel intitulat „Grigore Vasiliu Birlic“, care a revenit Teatrului „Constantin Tănase“.

Fiecare dintre cei care au luat „coroniță“ a ținut să-i mulțumească maestrului Geo Saizescu și să strecoare câte o mică glumă. La rândul său, amfitrionul le-a „pus în scenă“ o masă bogată, plină de „harababureli“, de pe care nu au lipsit „o gustare, o degustare și o urare de Crăciun și de An Nou“. „Am dorit să-i gratulez pe oamenii de mare ținută intelectuală din lumea teatrului, a filmului, a artelor plastice, a muzicii și a criticii, pe cei care nu au uitat că umorul de calitate, umorul rafinat, nuanțat, este singurul care ne mai poate salva din această perioadă mai mult decât tulbure a României“, ne-a argumentat maestrul Saizescu gestul de a organiza, în ciuda dificultăților economice, cea de-a XI-a ediție a Premiilor Naționale de Umor „Păcală“ și „Harababura“.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Premiile Naționale de Umor 2009-2010 ale Societății Umoristice „Păcală“ - Revista „Harababura“

Scriitori:

1. Elisabeta Bostan - Premiul „Ion Creangă“
2. Mircea Radu Iacoban - Premiul „D.D. Pătrășcanu“
3. Mircea M. Ionescu - Premiul „Ion Băieșu“
4. Olga Mărculescu - Premiul „Florian Potra“
5. Gheorghe Neacșu - Premiul „Mihai Ralea“
6. Gelu Negrea - Premiul „Teodor Mazilu“
7. Corneliu Vadim Tudor - Premiul „Tudor Arghezi“
8. Hajdu Gyozo - Premiul „Ady Endre“
9. Teșu Solomovici - Premiul „Alexandru Mirodan“

Muzicieni:

10. Marioara Murărescu - Premiul „Maria Tănase“
11. Dumitru Lupu - Premiul „Roman Vlad“

Plasticieni:

12. Ion Murariu - Premiul „Nicolae Grigorescu“
13. Emil Pavelescu - Premiul „Nicolae Batzaria - Moș Nae“
14. Vidu - Premiul „Neagu Rădulescu“

Critică cinematografică:

15. Alice Mănoiu - Premiul „D.I. Suchianu“
16. Eugen Atanasiu - Premiul „Jean Georgescu“

Regie:

17. Felix Alexa - Premiul „Sică Alexandrescu“
18. Napoleon Helmis - Premiul „Ion Popescu-Gopo“
19. Marius Cristian Iurașcu - România Film - Premiul „Ion Cantacuzino“
20. Adrian Enescu - TVR Media - Premiul „Tudor Vornicu“

Actori:

21. Marin Moraru - Premiul „Alexandru Giugaru“
22. Florin Zamfirescu - Premiul „Octavian Cotescu“
23. Tora Vasilescu - Premiul „Sonia Cluceru“
24. Gabriela Popescu - Premiul „Maria Filotti“
25. Oana Pellea - Premiul „Nora Piacentini“
26. Medeea Marinescu - Premiul „Elvira Godeanu“
27. Cătălina Grama - JOJO - Premiul „Vasilica Tastaman“
28. Paul Ionescu - Premiul „Matei Millo“
29. Ștefan Sileanu - Premiul „Ernest Maftei“
30. Valentin Uritescu - Premiul „Emil Botta“
31. Bogdan Lazăr - Premiul „Puiu Călinescu“
32. Doru Octavian Dumitru - Premiul „Mircea Crișan“
33. Octavian Strunilă - Premiul „Amza Pellea“
34. Teatrul Constantin Tănase - Premiul „Grigore Vasiliu-Birlic“
35. Teatrul Ion Dacian - Premiul de Excelență

Societatea Umoristică „Păcală“ a fost înființată de Geo Saizescu - împreună cu un grup de oameni de artă entuziaști -, cu o unică menire: valorificarea geniului comic românesc. Din dorința de a stăvili prostul gust, prezent în majoritatea publicațiilor de la noi, dar și de pe scena și ecranul autohton, Societatea Umoristică „Păcală“ a editat, din 1998, o revistă umoristică, de haz internațional, cu nume simbolic: Harababura. Iar Premiile Naționale de Umor au urmat inevitabil.

15 ianuarie - 15 februarie 2011

BERBEC (21 martie - 20 aprilie)

Din punct de vedere financiar, lucrurile stau confortabil. Se întrevăd ceva schimbări în ceea ce privește cariera: inițial, acționați cu multă fermitate și vă impuneți voința în plan profesional, urmează apoi o perioadă în care puneți la bătaie cea mai importantă armă - diplomația. Atenție la volan: stăpâniți-vă nervozitatea și evitați conflictele în trafic!

TAUR (21 aprilie - 21 mai)

În continuare, cele mai mari succese le înregistrați lucrând în echipă. Colaborările la distanță și menținerea relațiilor diplomatice vă vor influența în mod pozitiv viața profesională. Veți călători foarte mult în interes de serviciu, motiv pentru care ar fi bine să acordați o mai mare importanță igienei de viață, odihnei, în special dacă vă petreceți foarte mult timp la volan.

GEMENI (21 mai - 20 iunie)

Dacă vă doriți să faceți ceva schimbări în carieră, acum este momentul potrivit. Profitați și de succesul care se întrevede în plan financiar, în special dacă este vorba de o nouă afacere sau colaborare. În această perioadă, încercați să țineți în ordine toate documente. Iar înainte de a urca la volan, verificați starea tehnică a autovehiculului.

RAC (21 iunie - 22 iulie)

Atât în afaceri cât și în viața personală, aveți grijă de modul în care relaționați. Este foarte important să abordați colaborările cu diplomație și multă răbdare. Dacă aveți posibilitatea, desfășurați cât mai multe activități în natură - reprezintă cel mai bun remediu antistres. Atenție în trafic: nu apăsați prea tare pedala de accelerație!

LEU (23 iulie - 22 august)

Este o perioadă în care lucrurile se desfășoară în mare viteză: multe responsabilități, mult de lucru, termene foarte scurte. Dar și oportunitățile, promovarea imaginii și situația financiară sunt la cote maxime. Nu vă lăsați copleșiți de multitudinea de activități și echilibrați situația odihnindu-vă cât mai mult, mai ales înainte de a pleca în călătorii lungi.

FECIOARĂ (23 august - 22 septembrie)

Energia se află la cote maxime. Consumați cât mai mult din ea, în special prin activități fizice, asta dacă serviciul nu vă solicită prea mult. În schimb, dacă activitatea profesională este agitată, trebuie să vă antrenați să rezistați tuturor presiunilor. Pentru că veți călători mult în această perioadă, conduceți cu prudență și nu ignorați regulile de circulație.

BALANȚĂ (23 septembrie - 22 octombrie)

Aveți multă forță de muncă și energie, pe care le puteți utiliza în mod constructiv. Activitățile care vor înregistra succese sunt legate de casă și familie. Afacerile bazate pe rețeta „de familie" vor câștiga mult teren. Nu este o perioadă propice pentru călătorii. Dar dacă trebuie să plecați la drum, abordați cu prudență traficul și alegeți o rută neaglomerată.

SCORPION (23 octombrie - 21 noiembrie)

Din punct de vedere financiar, lucrurile stau bine. Dar încercați să nu faceți cheltuieli nesăbuite. Este o perioadă bună pentru negocieri de toate tipurile, atât în plan profesional cât și plan personal. Nu vin vești foarte bune dinspre zona călătoriilor. Dacă este posibil acest lucru, evitați să plecați la drum lung. Dacă nu, conduceți cu maximă prudență.

SĂGETĂTOR (22 noiembrie - 21 decembrie)

Această perioadă stă sub semnul oportunităților diverse și al creșterii accelerate a veniturilor. Cel mai mare succes îl înregistrați în zona bunurilor de folosință îndelungată, imobiliare. De asemenea, farmecul personal și relațiile sociale sunt la cote maxime. Țineți sub control viciile - orice abuz vă poate crea mari neajunsuri. Conduceți cu prudență.

CAPRICORN (22 decembrie - 19 ianuarie)

În plan profesional și financiar, se obțin succese moderate, nu pe măsura așteptărilor și nici a eforturilor depuse. În plan personal, lucrurile nu stau prea grozav. Încercați să acordați mai multă atenție casei și familiei. De asemenea, călătoriți cât mai mult, dacă se poate, în această perioadă. Este un foarte bun remediu de relaxare în situații stresante.

VĂRSĂTOR (20 ianuarie - 18 februarie)

Începe o perioadă de succese în plan financiar și profesional. Lucrul în echipă vă va aduce cele mai mari satisfații și realizări. Însă este momentul să realizați un bilanț al anului care a trecut și să acordați un pic de atenție creionării unei strategii pe termen lung. Veți călători mult în interes de serviciu, dar o veți face într-un mod confortabil și agreabil.

PEȘTI (19 februarie - 20 martie)

Profitați de ultimele resurse de energie pentru a realiza cât mai multe în plan profesional. Din punct de vedere financiar, lucrurile se schimbă radical... în cele mai multe dintre cazuri este vorba de creșterea accelerată a veniturilor. Veți călători moderat în această perioadă. Respectați regulile de circulație și nu uitați să vă puneți centura de siguranță.

UN SERVICE PENTRU CEI GREI

ROMTRAILER RTS SERVICE

GAMA DE ACTIVITĂȚI:

- reparații în garanție și post-garanție pentru semiremorci SCHMITZ CARGOBULL, SPITZER SILO;
- reparații post-garanție pentru orice tip de remorci și semiremorci;
- service autorizat HYVA GEORG HYDRAULIK, KNORR-BREMSE, WABCO, GARDNER&DENVER;
- reparații în caz de accidente;
- derulare directă prin asigurator;
- reparații structuri frigorifice, suprastructuri, prelate, caroserii, ferroplast și sasiuri;
- montaj suprastructuri pentru camioane de distribuție;
- eliberare certificate ATP (service agreat de TUEV München); montaj și reparații instalații hidraulice HYVA;
- montaj și reparații instalații de frânare KNORR BREMSE și WABCO.
- Vânzări piese de schimb originale ale mărcilor de renume: SCHMITZ CARGOBULL, BREMSKERL, BEZARES, BPW, FELDBINDER, GHH-RAND, HYVA GEORG HYDRAULIK, KNORR-BREMSE, SAF, SPITZER SILO, SUER, TITGEMEYER, WABCO.
- Statie ITP

Atelier mobil 24/24 H – Tel: +40 (0) 722.577.678

Ne găsiți în

BUCUREȘTI , Bd. Timișoara, Nr. 92, Sect. 6;
Tel: +40 (0) 21.444.3572/ 73/ 75 ;
+40 (0) 722.577.678;
Fax: +40 (0) 21.444.3579/ 74;
E-mail: info@romtrailer.ro

SIBIU, Calea Șurii Mici, nr. 70;
Tel: +40 (0) 369.450.386 ;
+40 (0) 0740.014.278;
Fax: +40 (0) 369.450.387

JUD. BIHOR, Comuna Borș, sat Santion,
Șos. Borș, Nr. 76 (2 Km de Oradea)
TELEFON: +40 (0) 0757.047.029

www.romtrailer.ro

2 HĂRŢI ÎNTR-UNA SINGURĂ PENTRU PROFESIONIŞTII TRANSPORTURILOR DE MARFĂ

12,5 RON

- DRUMURI NAŢIONALE ŞI EUROPENE CU SARCINI MAXIME ADMISE PE AXĂ
- PUNCTE DE FRONTIERĂ ŞI ZONELE DE ACCES PENTRU VEHICULE COMERCIALE ÎN MUNICIPIUL BUCUREŞTI

PROMO CANTITĂŢI ! ! !

10 - 49 bucăţi / 12,00 RON	reducere 5% (12 RON/buc.)
50 – 199 bucăţi / 11,50 RON	reducere 10% (11,5 RON/buc.)
200 – 499 bucăţi /11,00 RON	reducere 15% (11 RON/buc.)

www.transmag.ro

PREŢURILE NU INCLUD TVA ŞI TRANSPORT

VISA VISA ELECTRON VISA DEBIT MasterCard Maestro VERIFIED by VISA MasterCard SecureCode

Rezervi, plăteşti cu cardul on-line şi primeşti ROVINIETA pe SMS şi pe e - mail !!!

www.e-rovinieta.ro

Date de contact	Emitere ROVINIETE:	www.e-rovinieta.ro
U.N.T.R.R. Bucuresti Str. Ienachita Vacarescu nr. 60, sector 4 Cod postal 040157 E-mail: office@untrr.ro *Program de lucru: Luni - Vineri 8 - 17* *Preluare comenzi: Luni - Vineri 8 - 15*	Dna. Florina Sburlan Telefon: 021-337.47.42 Fax: 021-337.47.41 E-mail: Florina.Sburlan@untrr.ro	Dna. Otilia Constantin Telefon: 021-337.47.42 Fax: 021-337.47.41 E-mail: Otilia.Constantin@untrr.ro

E-rovinieta.ro este autorizat de C.N.A.D.N.R.
Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România