Finanțare prin PORSCHE FINANCE GROUP ROMANIA

O afacere de care veți fi mândru!

Se spune că o afacere bună o recunoști după cât de mulțumit e cel care o încheie și cât de nemulțumit e concurentul său. Volkswagen Autovehicule Comerciale vă aduce acum o ofertă care vă ajută să ieșiți în avantaj: Crafter de la doar 20.515 euro fără TVA!
Vă așteptăm la distribuitorul dumneavoastră Volkswagen Autovehicule Comerciale!

Volkswagen Crafter
de la 20.515 euro fără TVA
15% reducere
rată leasing de la 184 euro/lună

Autovehicule Comerciale

Preț recomandat calculat pentru Crafter 35 Furgon ampatament mediu, 109 CP EUV, 25.439 Euro cu TVA. Ofertă recomandată, valabilă în limita stocului disponibil. Pentru finanțare prin Porsche Finance Group România, rata lunară de leasing de la 184 euro fără TVA și asigurare Casco, prin Perfect Leasing. DAE 11,15%. Mașina din imagine este cu titlu de prezentare.

ZIUA CARGO
revistă GRATUITĂ iulie 2011 numărul 7 (30)

O nouă generație de camioane

K.O. la Legea Transporturilor

AHEAD IN INTERNATIONAL LOGISTICS
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 Joita,jud Giurgiu
Telephone: + 40 (0)21- 369 70 39
FAX: + 40 (0)21- 369 70 33
SIBIU
Park Industrial Sura Mica
Str. Garii nr. 5-7
Telephone: + 40 (0)269- 577 380
FAX: + 40 (0)269- 577 219
ORADEA
Soseaua Borsului Nr. 40
410665 Oradea, jud. Bihor
Telephone: + 40 (0)259 - 470 026
FAX: + 40 (0)259 - 476 808
GROEP H.ESSERS
ORADEA BUCHAREST SIBIU ROMAN TIMISOARA

DIESELpoint
by OSCAR Downstream The Sense of Value

Reducerea costurilor prin reducerea pierderilor.

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

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

by OSCAR Downstream
The Sense of Value

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

Fiecare picătură contează. Economisește până la 7% cu I-Shift, transmisia noastră inteligentă. Află mai multe la www.volvotrucks.com/everydropcounts

Volvo Trucks. Driving progress

VOLVO

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

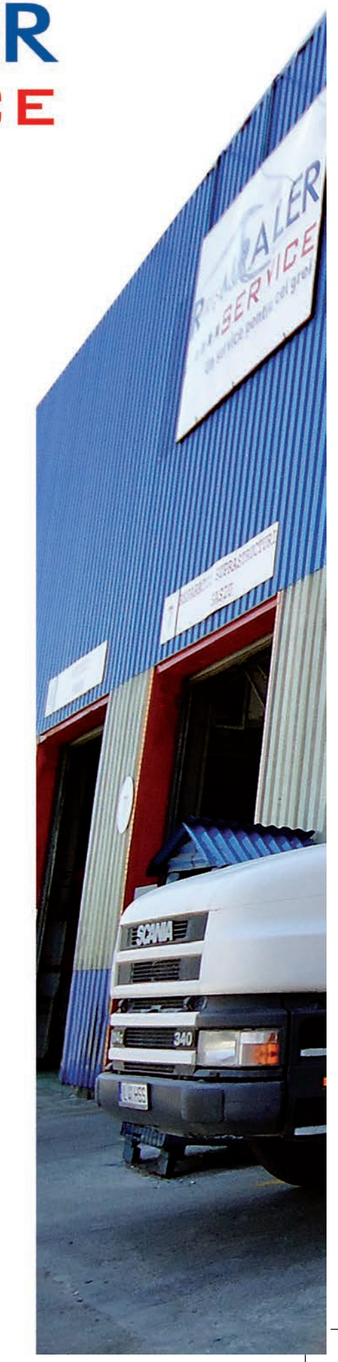
Ne găsiți în

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



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

FOTO-VIDEO:
Jean-Mihai Pâlşu

DTP şi PRE-PRESS
Top O'Rush Graphic Design

Art Director
Adrian Baltag

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

Cine mai trece BAC-ul?

Sute de elevi eliminați din examen pentru tentativă de copiere, zeci de licee în care nimeni nu a reușit să treacă și, la final, la nivel național, au picat mai mult de jumătate dintre candidați. Examenul de bacalaureat a avut în acest an un rezultat șocant... iar acum se caută cauzele - lipsa de pregătire, subiectele prea grele sau, poate, ghinionul. Dar realitatea o cunoaștem cu toții, iar cauza principală a rezultatelor cumplite are o explicație banală - nu s-a mai putut copia!

La un moment dat, cineva a hotărât că nu se mai poate așa și s-a „tăiat în carne vie". Poate că normal ar fi fost să se pună mai întâi ordine în sistem, să te asiguri că se face școală, iar bacalaureatul să fie ultima etapă de corectat. Astfel, ar fi suferit mai puțină lume, dar ar fi luat și mai mult timp... foarte mult timp. Iar România nu mai are timp!

Ce s-a întâmplat anul acesta la examenul de bacalaureat ilustrează nu numai situația învățământului, ci a societății românești în ansamblul ei.

Ce s-ar întâmpla în transporturi dacă, de mâine, controlul s-ar realiza „la sânge"? O întrebare pe care mulți și-au pus-o. Probabil că rezultatele nu ar fi cu mult diferite față de cele obținute la bacaureat și multe firme de transport ar dispărea sub presiunea unui control sufocant, în condițiile legislației actuale.

Opinia mea și nu numai a mea este că acest moment al marelui examen va veni și în transporturi și încă destul de repede.

Dar o șansă există, mai ales că, în acest moment, se pregătește o nouă lege în transporturi. Probabil că miza pe care cu toții o întrevedem va duce la o implicare majoră a transportatorilor, care, prin asociațiile care îi reprezintă, vor reuși să-și impună punctul de vedere - o lege modernă, care să nu oblige firmele să-și dovedească nevinovăția, un control organizat, care să meargă pe principiul combaterii concurenței neloiale și nu pe acela al colectării de cât mai multe amenzi la bugetul statului. În caz contrar...

După 1989, societatea românească a fost motivată în principal

de o idee care, la un moment dat, a devenit chiar slogan electoral - „să trăiți bine!". Poate că a venit momentul să renunțăm sau măcar să estompăm acest principiu care și-a dovedit falimentul la nivel social și am putea, de exemplu, să ne gândim cum să facem să trăim demn - cu siguranță că atunci vom trăi și bine.

Iar pentru un om de afaceri mi se pare demn să cunoască legea care îi va defini activitatea cu măcar jumătate de an înainte. Mi se pare demn să aibă acces la discuții prin patronatul care îl reprezintă. Mi se pare demn ca legea să fie emanată pe baza unor principii și strategii enunțate anterior. Mi se pare demn să cunoască etapele parcurse și care urmează să fie parcurse de orice nou act normativ care, odată intrat în vigoare, îl afectează în mod direct.

Numai de la începutul acestui an au apărut peste noapte câteva acte normative cu impact major asupra transportatorilor, iar în această vară este foarte probabil să răsară „noua lege a transporturilor" emisă sub formă de Ordonanță de Guvern și cu prevederi surpriză. Și asta după ce, încă de anul trecut, se lucrează la textul unei noi legi în Parlament.

Indiferent de forma sub care va apărea, putem spera că noua lege va aduce o îmbunătățire pe piața transporturilor rutiere de marfă și persoane. Și ce mai contează dacă, pentru acest rezultat, este sacrificat un procent important dintre operatorii de transport...

Scopul scuză mijloacele... dar un lucru rămâne: pentru cele 30.000 de firme de transport licențiate, modul în care se face modernizarea nu este unul demn.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

SUMAR

ŞTIRI 6

ÎNTREBAREA LUNII
Despre patronate 7

ACTUALITATE
K.O. la Legea Transporturilor 8-10

STATISTICI
Amenzi de peste 37 milioane lei 12

CONCURS
Romanian Transport Company of the Year 2011
Intră în concurs! 14

STATISTICI
Scădere sezonieră cu anticipație? 15

PATRONATE
Reprezentativitate și responsabilitate 16-17

ACTUALITATE
Casele de expediții scapă de cei
50.000 de euro 18-19

INTERVIU
Florian Meluș Coman, director general ARR
Semne de curățenie la ARR 20-21

LANSARE
- Noul Mercedes-Benz Actros
  O nouă generație de camioane 22-25
- Service certificat Scania la Suceava 26

TEHNIC
Noutăți de la Continental 27

UTILE
A pus lacătul pe rezervor 28-30

LANSARE
X MultiWay 3D
Noua gamă pentru camioane de la Michelin 31

PREZENTARE
Iveco este gata pentru EURO VI 32-34

DE-ALE ŞOFERILOR
BAC 36-37

FOCUS
România poate juca o carte importantă 38-39

ANIVERSARE
Un proiect cât 20.000 de camioane 40-43

EVENIMENT
Nagel Group acționar la Whiteland Logistics
Grupaj sub temperatură controlată
pe cai mari 44-45

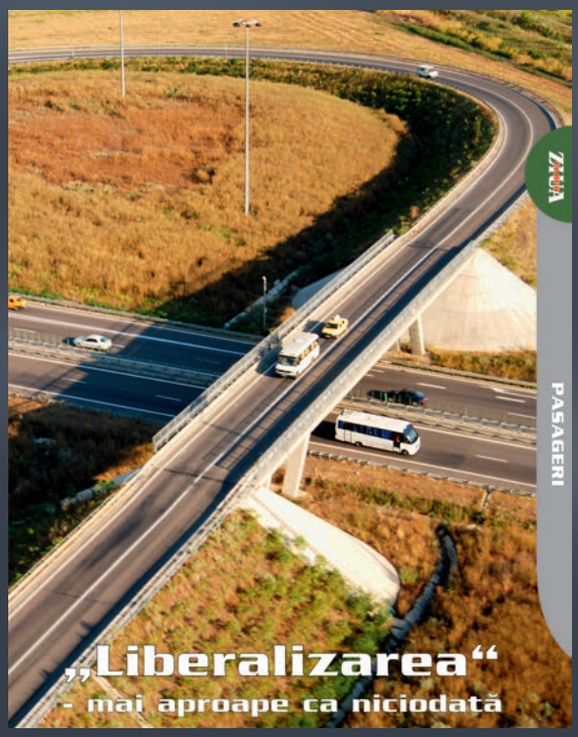
FOCUS
Premiul European pentru Excelență
în Logistică 2011
Semiremorca 2 în 1 46-47

STUDIU DE CAZ
BEST PRACTICES
Sistemul de integrare IT în Portul Valencia 48-49

PREZENTARE
GTI Logistics s-a extins 50-51

EVENIMENT
FM Logistic Customer Day Event
Industria farmaceutică externalizează
logistica 52-53

CONCURS
Măsoară-ți cunoștințele de logistică! (20) 54



ŞTIRI 56

PROIECT

Oprescu are 3 variante de autostradă suspendată 58-59

LANSARE

Noua Serie C de la New Holland 60-61

INEDIT

Față în față 62-64

ŞTIRI 66-67

ACTUALITATE

„Liberalizarea“ - mai aproape ca niciodată 68-69

PREZENTARE

Primul autobuz solar din lume 70-71

PREZENTARE

Viitorul în viziunea Kia 72-73

HOROSCOP DE CĂLĂTORIE

15 iulie - 15 august 2011 74

RECORD RUN 2011

S-a afirmat despre noul Mercedes-Benz Actros că ar consuma cu între trei și șapte procente mai puțin combustibil diesel, în comparație cu cel mai bine vândut Actros MP 3 curent, depinzând de nivelul emisiilor. Această afirmație, lansată de către producător cu ocazia premierei mondiale ce a avut loc recent la Bruxelles, a fost testată în cadrul testului comparativ „Record Run 2011“, în perioada 26 iunie - 2 iulie. Ca parte din test, un Actros 1845 LS nou, ce respectă standardul de emisii EURO VI, și unul ce întrunește standardul EURO V au pornit, complet încărcate, pe ceea ce este cunoscut drept un traseu tipic european ce străbate de la Est la Vest ruta de la Rotterdam la Szczecin și retur. Baza statistică pentru efectuarea comparației este programată a fi compusă din șase cicluri complete de șofat, însumând aproximativ 10.000 de kilometri.
Camionul de referință este Actros 1844 LS MP 3, campion al consumului scăzut de combustibil, în forma numită „Nardo“, ce deține recordul curent. Acest autovehicul a atins statutul de campion mondial în 2008, prin consumul minim de combustibil și economia record de CO_2 în condiții de

laborator la circuitul italian de curse din Nardo, câștigând chiar un loc în Cartea Recordurilor. Deși traseul străbătut acoperea aceeași distanță de 10.000 de kilometri, atât autovehiculul tractor, cât și semiremorca au fost optimizate aerodinamic pentru încercarea de doborâre a recordului.
Spre deosebire de încercarea precedentă, cele trei combinații de Mercedes-Benz camion și semiremorcă de cursă lungă ce iau parte la „Record Run 2011“ călătoresc pe ruta pornind din Olanda, via Germania, spre Polonia și înapoi, toate acestea în condiții normale de trafic.
Rezultatele publicate de către MB pe data de 3 iulie sunt clare. Conform măsurătorilor realizate de DEKRA, noul Actros 1845 EURO VI a obținut o economie de combustibil de 7,6% comparativ cu predecesorul său. Consumul mediu al lui Actros 1844 a fost de 27,1 l/100 km, 1845 EURO V a obținut 25,1 l/100 km, iar Actros 1845 EURO VI - 25,9 l/100 km.

MARCAJE REFLECTORIZANTE STANDARD LA SCHMITZ CARGOBULL

Schmitz Cargobull a anunțat, în iunie, că oferă standard pe toate trailerele sale noi marcaje reflectorizante de siguranță de contur, îndeplinind deja norma europeană 2007/35/EG, care intră în vigoare de la data de 10 iulie. Aceste norme stipulează ca toate vehiculele de peste 7,5 t și trailerele de peste 3,5 t să fie marcate cu bandă reflectorizantă de contur.
Aproximativ o treime din numărul total al accidentelor se întâmplă ca rezultat al unei insuficiente vizibilități pe timp de noapte. Banda de contur pe partea din spate (și nu numai) a vehiculelor le face mai vizibile.

H.ESSERS A ALES TRANSICS TX-MAGELLAN COLD

Compania belgiană H.Essers își va echipa camioanele frigorifice cu sistemul Transics TX-MAGELLAN COLD, un modul care permite monitorizarea online a temperaturii fiecărei

încărcături. În prezent, modulul este instalat pe 50 dintre trailerele cu temperatură dublă ale companiei și încă 20 vor fi dotate cu COLD în viitorul apropiat. Trailerele sunt folosite în special pentru transportul produselor farmaceutice. Prin intermediul unor senzori independenți de temperatură, TX-MAGELLAN COLD verifică menținerea condițiilor necesare pe tot parcursul transportului și funcționarea corespunzătoare a unității frigorifice. În cazul în care anumite limite sunt depășite, este trimis un semnal de alarmă atât șoferului, cât și dispeceratului.

VEHICULELE GEFCO AU O NOUĂ IDENTITATE VIZUALĂ

Grupul GEFCO a dezvăluit noua identitate vizuală a flotei sale de autovehicule. Noua grafică este modernă și dinamică. Vehiculele, care vor primi o nouă nuanță de albastru, vor expune logo-ul GEFCO împreună cu friza care face acum parte din imaginea Grupului. Semnătura „Logistică pentru producători“ este o caracteristică esențială a acestui nou design, care ilustrează dezvoltarea internațională a GEFCO. În următoarele luni, câteva sute de vehicule vor adopta noua identitate vizuală, începând din Franța, Spania, Marea Britanie, Rusia și Germania.

Spune-ţi părerea!

Despre patronate

Sunteţi membru într-un patronat?

1. Da. Patronatele apără interesele breslei din punct de vedere legislativ și este datoria oricărui transportator să facă parte dintr-o asemenea structură asociativă.
2. Da. Apartenența la un patronat reprezintă o protecție vizavi de controlul exercitat de autorități.
3. Nu. Indiferent de intervenția patronatelor, autoritățile fac ce vor, atât din punct de vedere legislativ, cât și al controlului.

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

Pregătirea şoferilor - pe drumul cel bun

În mod evident, tot mai mulți manageri de firme de transport realizează importanța utilizării unor șoferi bine pregătiți. Criza economică a grăbit acest proces, făcând mult mai evidente avantajele pregătirii șoferilor - consum redus de carburant, costuri mai mici privind mentenanța vehiculelor, riscuri diminuate privind accidentele rutiere. 40% dintre respondenți au apelat la cursuri suplimentare organizate pentru șoferii firmei, în timp ce 27% preferă să se bazeze doar pe cursurile obligatorii.

„Cursurile sunt bune și scad costurile cu combustibilul... dar nu mereu e ușor să investești în ele (mai ales când ai probleme de cash-flow și trăiești de pe o zi pe alta)", a arătat Marian G.

În plus, nu este totul să pregătești șoferii, ci trebuie să găsești, totodată, modalități de motivare pentru ca aceștia să pună în aplicare lucrurile învățate. În caz contrar, neînțelegerile dintre șoferi și patronii firmelor de transport se vor acutiza, aducând pierderi de ambele părți.

Tot mai mulți sunt cei care cred că punerea șoferilor în aceeași „oală", fără nici o posibilitate de afirmare, nu poate duce la performanță. Totuși, 33% dintre respondenți consideră că impunerea unui consum normat reprezintă cea mai eficientă metodă de menținere sub control a costurilor. Și nici nu este de mirare, având în vedere că furtul de motorină a devenit activitatea principală pentru prea mulți dintre șoferi.

Pe de altă parte, și părerea șoferilor este importantă. Doar ei sunt cei care se confruntă cu realitățile drumurilor românești.

„Impunerea unui consum normat este avantajoasă numai pentru patron, pentru că sunt situații în care trebuie să ocolești, să stai la cozi, să staționezi cu motorul pornit... Eu pot fi de acord că mașina mea consumă X/100 de km parcurși, dar dacă în suta aia de kilometri trebuie să opresc și să pornesc de nu știu câte ori, consumul meu normat se duce naibii!", a arătat Laurențiu Mirea.

Sistemele electronice, moderne, utilizate pentru monitorizarea consumului dar și a stilului de condus par a fi soluția de completare a cursurilor de pregătire pentru șoferi. Însă este greu de crezut că acestea vor avea efectele scontate atâta vreme cât șoferi vor considera că aceste sisteme sunt create exclusiv în defavoarea lor.

K.O. la Legea Transporturilor

După discuţii, care au durat câteva luni de zile, pe marginea amendamentelor aduse la OG 27, Ministerul Transporturilor ar putea veni cu o nouă variantă de Lege a Transporturilor, ce va fi emisă sub formă de ordonanţă în luna august.

Un adevărat K.O. realizat de MTI în ringul unde s-au purtat negocierile legate de forma noii Legi a Transporturilor.

„Am ajuns la o formă a amendamentelor care prelua aproximativ 80% dintre cele mai importante opțiuni ale patronatelor. Dar reprezentanții MTI ne-au anunțat, înainte de intrarea în dezbateri la Comisia de Industrii și Servicii, că pentru Minister proiectul nu mai reprezintă interes și vor solicita respingerea lui. Anunțul a fost unul șocant, având în vedere că se solicita practic respingerea propriului proiect de act normativ și având în vedere și ce reprezintă. Nu am înțeles de ce, la distanță de doar o săptămână, Ministerul a venit cu două puncte de vedere diametral opuse. Inițial, au susținut anumite amendamente la care au lucrat împreună cu reprezentanți ai Comisiei de Industrii și Servicii, pentru ca, la interval de doar o săptămână, să afirme că documentul nu mai prezintă interes pentru Minister“, a arătat Augustin Hagiu, președintele Federației Operatorilor Români de Transport (FORT).

Povestea unei amânări

Încă de la demararea discuțiilor legate de o nouă lege a transporturilor au apărut dificultăți. Reamintim faptul că OG 27 a fost emisă de către Guvern pentru a răspunde unor chestiuni punctuale și urgente, principalul aspect fiind legat de transportul național de persoane - prelungirea valabilității licențelor de traseu până în 2016, care, ulterior, a devenit 2013. În Parlament, OG 27 a devenit un vehicul pentru o nouă lege a transporturilor, ajungând,

Augustin Hagiu, preşedinte FORT:

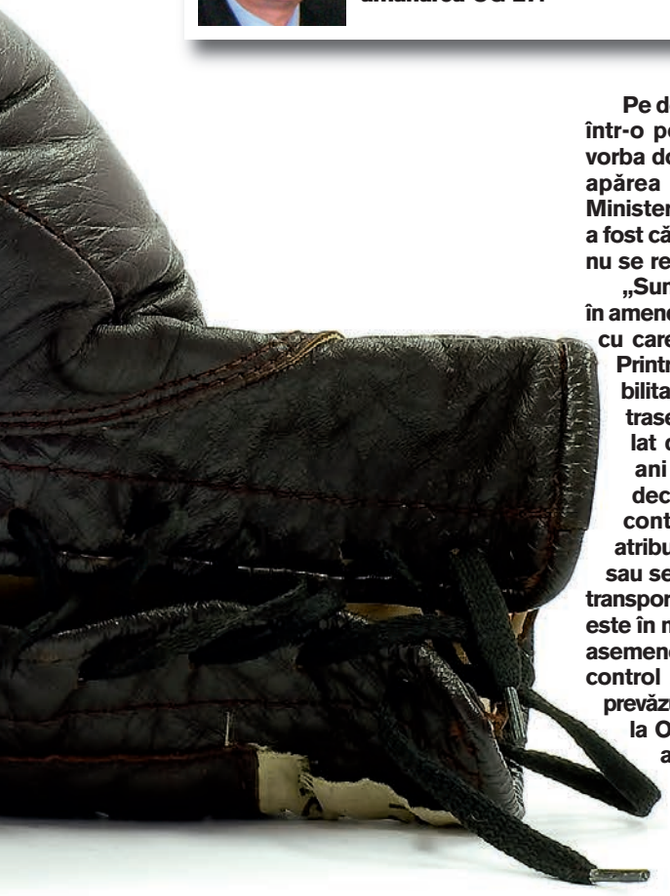
„Comisia de Industrii și Servicii a fost pusă într-o postură dificilă, între MTI și reprezentanții societății civile. A ales calea de mijloc și a votat amânarea până în septembrie. Respingerea proiectului ar fi fost un dezastru, așa cum tot un dezastru ar fi fost ca proiectul să treacă fără amendamentele noastre.“

William Padina, reprezentant UNTRR:

„Această amânare reprezintă modul prin care Ministerului Transporturilor i se oferă posibilitatea de a-și impune propria formă de lege a transporturilor printr-o ordonanță. Ne întrebăm de ce MTI nu a venit cu o formă a unei noi legi a transporturilor în urmă cu șase luni sau un an – așa cum, de fapt, fusese convenit – pentru a putea discuta pe marginea acesteia și a ajunge la o formă agreată de toate părțile? Apariția unei noi legi a transporturilor sub formă de ordonanță emisă de Guvern va reprezenta un factor de instabilitate pentru transportatori."

Eusebiu Pistru, secretar de stat MTI:

„Pe legea de abilitare a Guvernului de a emite ordonanțe, avem legea transporturilor și înființarea corpului unic de control. În acest context, am cerut amânarea OG 27."



de la un foarte scurt act normativ, să măsoare peste 140 de pagini prin amendamentele aduse.

Au urmat luni de zile de discuții și negocieri ajungându-se, așa cum foarte rar s-a întâmplat, la un consens între patronate. La forma finală a proiectului, au contribuit și deputații din Comisia de Industrii și Servicii și, astfel, s-au creat premisele pentru a avea o nouă lege a transporturilor, votată în Parlament.

Pe de altă parte, MTI a fost pus într-o poziție ingrată. Și nu este vorba doar de faptul că noua lege apărea fără concursul direct al Ministerului. Problema principală a fost că o parte din amendamente nu se regăseau în viziunea MTI.

„Sunt câteva aspecte cuprinse în amendamentele aduse la OG 27, cu care MTI nu a fost de acord. Printre acestea, se numără posibilitatea prelungirii licențelor de traseu pentru transportul regulat de persoane pe încă cinci ani fără licitație. Probabil, decizia luată de MTI va fi de continuare a sistemului de atribuire a traseelor prin licitație sau se va merge pe liberalizarea transportului de persoane, așa cum este în majoritatea statelor UE. De asemenea, înființarea unui corp de control unic, așa cum era acesta prevăzut în amendamentele aduse la OG 27, a reprezentat un alt aspect cu care MTI nu a fost de acord. Decizia finală privind modul în care va arăta controlul unic nu a fost încă luată la nivelul MTI", a precizat Eusebiu Pistru, secretar de stat MTI.

Pe de altă parte, deputații și reprezentanții patronatelor și-au exprimat nemulțumirea legată de întârzierea MTI în a elabora o nouă lege a transporturilor. Calendarul inițial prezentat de Minister presupunea elaborarea actului normativ în anul 2009.

Un lucru rămâne cert, MTI nu este de acord cu amendamentele aduse la OG 27 și a găsit pârghiile pentru a-și impune punctul de vedere.

Eșec sau victorie

Amânarea discuțiilor în Comisia de Industrii și Servicii a Camerei Deputaților este privită de către reprezentanții patronatelor cu îngrijorare.

„Legea de aprobare a OG 27 a reprezentat un compromis pe care patronatele l-au făcut în relația cu Parlamentul. Amânarea pentru septembrie a aprobării este ca o lansare către neant, atâta vreme cât Ministerul urmează să emită o ordonanță care nu știm ce va conține", a precizat William Padina, reprezentant al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).

Pe de altă parte, fără prezența reprezentanților patronatelor la discuțiile purtate în cadrul Comisiei de Industrii și Servicii, lucrurile ar fi putut arăta și mai rău.

„Ne-am repliat, am reușit să ne punem de acord cele trei formațiuni patronale prezente, ni s-a acordat cuvântul și am susținut cauza noastră. Acest act normativ trebuie să treacă, cu amendamente. Am câștigat jumătate de bătălie pentru că în Comisie s-a decis amânarea până în septembrie. Suntem puși într-o situație favorabilă. Pe de o parte, dacă MTI încearcă elaborarea unui alt act normativ, vom căuta să îl controlăm pentru ca acesta să se înscrie în regulamentul european și în contextul actual al pieței transporturilor, pe de altă parte, dacă nu reușește, vom putea duce până la capăt actul normativ dezbătut în Parlament", a arătat Augustin Hagiu.

Ministerul Transporturilor pare decis să emită o nouă lege a transporturilor în vacanța parlamentară și, în acest context, cei care au lucrat la amendamentele aduse la OG 27 par să fi depus o muncă inutilă.

„Dacă va apărea în timpul verii o nouă lege a transporturilor sub formă de ordonanță emisă de Guvern, OG 27 nu își va mai avea rostul. În această vacanță parlamentară, vom lucra la noile acte normative care vor fi discutate și în Comisia de Dialog Social", a declarat Eusebiu Pistru, secretar de stat MTI.

Controlul unic reprezintă una dintre țintele MTI.

„Nu am avut mandat pentru a discuta pe marginea amendamentelor la OG 27. Oricum, se va face o entitate unică de control și cred că, până la finalul acestei luni, va intra în ședință de Guvern", a de-

clarat Florian Meluș Coman, director general ARR.

Pe de altă parte, dacă a fost nevoie de mai mult de jumătate de an pentru a se ajunge la o formă a noii legi, acceptată de toate părțile în proporție de 80%, ne întrebăm cum va fi posibil să se ajungă la consens în câteva zile pe un proiect nou? Astfel, este de așteptat ca proiectul de lege propus de MTI (la care încă se lucrează) să fie emis fără acordul patronatelor, urmând ca acestea din urmă să încerce „corectarea“ în Parlament, acolo unde ordonanța va trebui să ajungă, mai devreme sau mai târziu.

„Se pare că MTI are niște puncte de vedere total diferite, pe care nu putea să le imprime în forma proiectului discutat în Parlament. Poate fi vorba despre licențiere, despre transportul de persoane, cuantumul amenzilor... Faptul că MTI nu a dorit să ia parte la discuțiile privind amendamentele la OG 27 presupune că au o altă formă pe care o consideră mult mai bună și mai corect de aplicat în România. Apariția unei ordonanțe poate însemna ori o nouă cârpeală a OUG 109, ori o lege care să reglementeze în totalitate transporturile și să abroge OUG 109 și, implicit, OG 27. Astfel, discuțiile din Parlament nu și-ar mai avea rostul“, a arătat William Padina.

Pentru piața de transport, actualul context trebuie privit cu îngrijorare. Aparenta luptă dintre Parlament și MTI poate avea un singur învins - transportatorii.

În luna august, ar putea apărea o nouă lege a transporturilor (Ordonanță emisă de Guvern), iar în câteva luni, ordonanța ar ajunge în Parlament și ar fi, fără îndoială, modificată. Nu are sens să comentăm efectele pe care le vor avea asupra pieței aceste schimbări succesive, în termen scurt, ale legislației.

Ministerul decide

Ultimele luni și, mai ales, ultimele săptămâni, au demonstrat că realizarea unei noi legi a transporturilor nu se poate face fără acordul și concursul ministerului de profil, mai ales dacă Guvernul dispune de majoritate parlamentară.

„Nu înțeleg de ce Parlamentul a acceptat ca, în legea de abilitare a Guvernului pentru emiterea de ordonanțe pe perioada vacanței parlamentare, să existe o ordonanță pentru transporturile rutiere, atâta timp cât la nivelul Camerei Deputaților există un proiect de lege pentru aprobarea OG 27, care modifică complet legea transporturilor“, a spus William Padina.

Și totuși, Parlamentul a făcut acest lucru, iar MTI a devenit posesor atât al puterii executive, cât și al celei legislative.

Astfel, pentru moment, puterea de decizie trece în curtea MTI, iar forma finală a legii transporturilor ar putea fi o surpriză de proporții.

„MTI a lucrat cot la cot cu Parlamentul pe amendamentele pe care am lucrat și noi. Mă aștept ca o ordonanță emisă de Guvern să se înscrie în parametrii amendamentelor pe care le-au lucrat cele două părți. Oricum, ar fi foarte dificil ca în două luni de zile să fie realizată o ordonanță care să ia în considerare regulamentele europene și contextul pieței. Această grabă poate duce la un fiasco“, a precizat Augustin Hagiu.

„Din exterior, este greu de înțeles rolul MTI. Cum joacă același joc din poziția ambilor concurenți. MTI este inițiatorul modificării legii transporturilor. MTI a lucrat la proiectul de lege într-un mod atipic - consilierul personal al ministrului a lucrat în secret cu șeful ARR și cu un specialist din opoziție! Tot MTI, însă, la momentul adevărului, se opune la propria lege atunci când e arătată în Parlament la Comisia de Industrii și Servicii. De data aceasta, se opune prin secretar de stat și direcție de specialitate - care, în mod nenatural, nu au fost implicați în elaborarea noii legi. Noi cum știm ce vrea MTI pentru a putea aborda pragmatic această temă? Pragmatic înseamnă simplu doar regulamente și directive racordate la legile administrative din România - vedeți legea transporturilor din Germania“, a arătat Radu Dinescu, secretar general UNTRR.

Iar în cazul în care cineva consideră că regulamentele europene reprezintă bariere de netrecut pentru legislația națională, ar putea să se înșele grav.

„Regulamentele europene au aplicabilitate directă la nivelul statelor membre pentru transportul internațional. Se recomandă ca prevederile din regulamente să fie utilizate și pentru transporturile naționale, însă sunt multe elemente lăsate la latitudinea fiecărui stat în parte“, a subliniat William Padina.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

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

Amenzi de peste 37 milioane lei

Inspectorii Autorităţii Rutiere Române (ARR) au aplicat în primele 5 luni ale acestui an peste 10.000 sancţiuni, valoarea totală a amenzilor depăşind 37,5 milioane lei.

Conform datelor furnizate de ARR, în perioada ianuarie-mai 2011, au fost realizate 12.767 de controale, dintre care 7.255 în trafic, numărul vehiculelor verificate ajungând la 99.342. Dintre acestea, 82.497 transportau mărfuri generale, 4.541 mărfuri periculoase și 10.784 persoane. În acest context, operatorilor străini li s-au aplicat 612 procese verbale în valoare de circa 2,6 milioane lei. ARR precizează că, potrivit prevederilor legale, sumele din amenzile aplicate operatorilor de transport străini sunt încasate în proporție de 100%.

De menționat că sumele din amenzi sunt venituri la bugetul de stat pentru persoane juridice și venituri la bugetele locale pentru persoane fizice, Autorității Rutiere Române nerevenindu-i nimic din ele.

Cristina TOBESCU
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

Număr total controale efectuate	12.767
- în trafic	7.255
- controale sedii operatori de transport	5.512
din care școli de conducători auto	390

Număr total autovehicule verificate în trafic dintre care:	99.342
- mărfuri generale	82.497
- mărfuri periculoase	4.541
- persoane	10.784
- autovehicule „școală“	1.067
- autovehicule taxi	453

Sancțiuni aplicate	
- număr total procese verbale încheiate	10.109
- valoare totală procese verbale (lei)	37.550.980
Din care pentru operatori de transport străini:	
- număr procese verbale încheiate	612
- valoare procese verbale (lei)	2.632.500
Număr copii conforme suspendate, retrase, anulate	354
Număr suspendări a dreptului de utilizare a vehiculului	224
Număr de imobilizări autovehicule	543

Vito 110KA/L (cutie de viteze manuală); consum mediu combustibil: combinat 7,5 l/100km, urban 9,3 l/100km, extraurban 6,5 l/100km; Emisii CO^2 (g/km): 198. Date în conformitate cu prevederile directivei 715/2007 CE și amendamentului 692/2008 EC.

Vito. Nimic nu-l oprește. Nimic nu te oprește.

La 125 de ani de inovație, 125 de Vito furgon cu un discount de 12,5%.

Vito, o mașină specială, astăzi la un preț special. Cu ocazia aniversării a 125 de ani de inovație, Mercedes-Benz îți oferă Vito furgon la un preț începând de la 17.500 euro fără TVA, respectiv 21.700 euro cu TVA. Iar Mercedes-Benz Financial Services ți-a pregătit o ofertă, cu 5% avans, 5 ani finanțare, 6,9% dobândă și DAE 8,02%, valabilă până la 30 septembrie 2011. Acum nimic nu te mai oprește să ai un Vito pentru afacerea ta. **www.mercedes-benz.ro**

125! ani de inovație

Mercedes-Benz

Romanian Transport Company of the Year 2011

Intră în concurs!

Conduceţi o afacere de transport de care sunteţi mândri? Aţi reuşit să găsiţi o cale de a desfăşura eficient activitatea chiar în această perioadă dificilă? Vă invităm să intraţi în concurs. Nu contează dimensiunea firmei, ci managementul ei.

Așa cum v-ați obișnuit, în această perioadă a anului, revista Ziua Cargo lansează concursul Romanian Transport Company of The Year. Ediția 2011 a competiției va aduce din nou în prim plan companii care pot constitui un exemplu de bune practici pentru piața de profil. Iar câștigătorul va reprezenta propunerea României de participare în cadrul concursului european de profil, unde Ziua Cargo este membră în juriu.

Ca întotdeauna, susținem că transportul rutier de mărfuri este, fără îndoială, o activitate respectabilă, iar concursul Romanian Transport Company of The Year are menirea de a scoate cât mai bine în evidență acest lucru.

Un concurs în care profesioniştii au un cuvânt de spus

Toți actorii importanți din domeniul transporturilor vor fi implicați în desemnarea companiei românești de profil a anului. Autorități, clienți, asociații profesionale, furnizori pentru industria transporturilor și, bineînțeles, companii de transport vor participa în această toamnă la decernarea premiului „Romanian Transport Company of the Year 2011“ și vor avea, bineînțeles, un cuvânt greu de spus în alegerea câștigătorului.

Acesta va fi stabilit (în proporții egale) atât de către cititorii revistei Ziua Cargo, cât și pe baza evaluării de către un juriu, format din specialiști, a unui dosar completat de toți candidații finaliști. Membrii juriului sunt: Florian Meluș Coman - director general al Autorității Rutiere Române, comisar șef Cristian Călin - director adjunct Direcția Rutieră IGPR, Marin Lepădatu - director general IFPTR (Institutul de Formare Profesională în Transporturi Rutiere), Ionuț Simion - partener PricewaterHouse Coopers, Cristian Fugaciu - director general MARSH, Vasile Ștefănescu - președinte COTAR, Augustin Hagiu - președinte FORT, Radu Dinescu - secretar general UNTRR, Adriana Pălășan - vicepreședinte ARILOG (Asociația Română de Logistică) și Radu Borcescu - redactor șef Ziua Cargo.

Piaţa în cifre

În paralel cu concursul, revista Ziua Cargo va realiza în parteneriat cu Supply Chain Management Center un barometru privind piața de transport și logistică. Vom avea față în față răspunsurile furnizorilor de servicii de transport și ale clienților lor și vom putea estima care sunt tendințele pe piața de profil. Cum au evoluat tarifele în paralel cu costurile, unde merg investițiile și ce-i de făcut pentru a îmbunătăți relația dintre cărăuși și clienți sau furnizorii lor, vom afla cu ocazia Galei „Romanian Transport Company of the Year 2011“, când vor fi prezentate rezultatele studiului de piață. Pentru că ne dorim să avem o imagine cât mai corectă a pieței de transport, vă invităm pe toți (transportatori și clienți) să răspundeți la chestionarul de pe pagina noastră de internet www.ziuacargo.ro. Precizăm că datele pe care ni le veți furniza vor fi confidențiale și toți cei care se vor înscrie în sondaj vor participa la o tombolă cu premii surpriză.

Accesați pe www.ziuacargo.ro regulamentul de participare la concursul „Romanian Transport Company of the Year 2011“ și completați formularul de înscriere. Noi vă vom contacta și vă vom furniza dosarul pe care va trebui să îl completați pentru a intra în competiție.

Compania care primește titlul de „Romanian Transport Company of the Year 2011“ va reprezenta țara noastră, anul viitor, la concursul internațional „European Transport Company of the Year“, unde revista Ziua Cargo este membră în juriu.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Romanian Transport Company of the Year 2011

Continental

Scădere sezonieră cu anticipaţie?

Conform datelor furnizate de Danske Markets Equities, indexul de expediţii în luna iunie a înregistrat din nou o scădere importantă, de la 63 la 54. De menţionat este şi faptul că indicele real se situează sub cel preconizat de către specialişti în urmă cu câteva luni (66).

Valoarea anticipată a indexului este în scădere, la rândul său, de la 62 (cât se preconizase pentru iunie), la 50, pentru iulie, ceea ce înseamnă că piața estimează o stagnare a volumelor ce vor fi expediate în această lună.

Pe segmente de transport, indexul curent a scăzut atât pentru transportul rutier (de la 64 la 57), cât și pentru expedițiile maritime (de la 67 la 61), dar, conform comentariilor specialiștilor danezi, încă indică volume mai ridicate decât cele estimate în urmă cu câteva luni. Expedițiile aeriene au rămas relativ constante și încă se situează sub valoarea de creștere reală (50), ceea ce arată, în mod evident, o scădere a volumelor. Și estimările s-au înrăutățit, mai ales pe primele două domenii menționate.

Geografic, indicele a rămas constant în Benelux (61), în timp ce în Danemarca s-a prăbușit, efectiv, de la 73 la 54. Europa de Est a scăzut de la 62 la 53, Finlanda de la 67 la 54, Germania de la 58 la 54, Norvegia de la 67 la 50 (țară care are niște variații, de la lună la lună, de-a dreptul spectaculoase), iar Suedia e în picaj de la 63 la... 46 (o scădere reală a volumelor). În aceeași situație, se află și Elveția, cu o cădere de la 56 la 33, în timp ce singura țară în care indicele a crescut, efectiv, este Marea Britanie (de la 50 la 68).

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 înregistrat, în iunie, 125 de respondenți. 41% dintre aceștia sunt în domeniul rutier, 31% pe maritim, 12% pe aerian și 16% pe alte moduri de transport. Danemarca deține 21% dintre votanți, 14% sunt din Europa de Est, 12% din Marea Britanie, 10% din Germania, câte 9% din Finlanda și Suedia, 6% Benelux, 7% alte state, 7% Norvegia și Elveția - 5%.

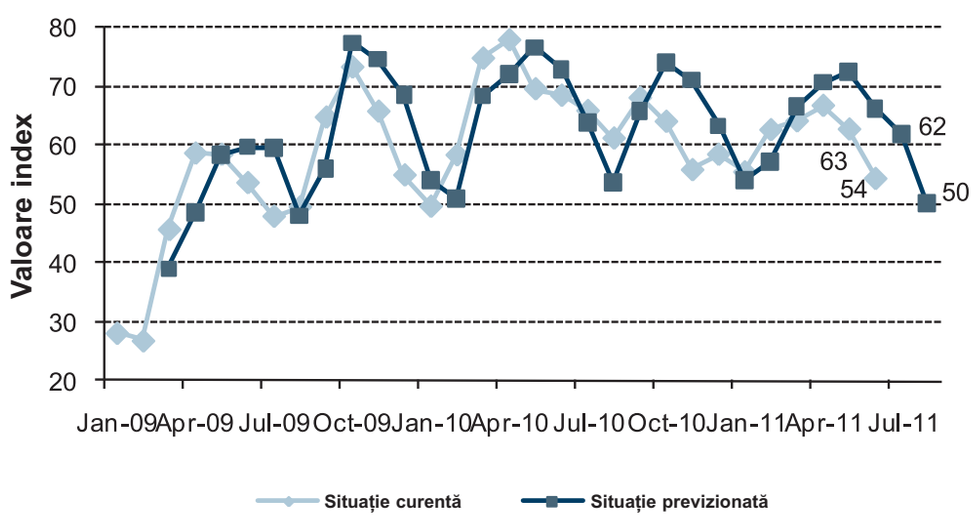
Răspunsurile au fost traduse de specialiștii danezi într-un indice a cărui valoare variază între 0 și 100, cu valorile peste 50 indicând o creștere marcată de companiile participante.

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.

Danske Markets Equities este Compania de analiză a Danske Bank (Banca Daneză).

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Indexul european de expediţii



Reprezentativitate şi responsabilitate

Noul Cod de Dialog Social schimbă semnificativ modul de organizare şi funcţionare a patronatelor şi ar putea reprezenta punctul de pornire către o normalizare a relaţiilor patronate-autorităţi, dar şi o modernizare a raporturilor dintre patronate şi membrii acestora.

Am dorit să aflăm cum va influența noul Cod de Dialog Social strategia de viitor a patronatelor.

Așa cum am arătat în revista lunii trecute, precum și pe www.ziuacargo.ro, la data de 13 mai a intrat în vigoare Legea nr. 62/2011 - Legea dialogului social.

Sunt aspecte interesante pe care noua lege le are în vedere. Astfel, organizațiile patronale promovează concurența loială, desemnează reprezentanți la negocierea și încheierea contractelor colective de muncă, la alte tratative și acorduri în relațiile cu autoritățile publice și cu sindicatele, precum și în structurile bipartite și tripartite de dialog social, elaborează și promovează coduri de conduită în afaceri, promovează principiile responsabilității sociale, asigură pentru membrii lor informarea, facilitarea de relații între aceștia, precum și cu alte organizații, promovarea progresului managerial, servicii de consultanță și asistență de specialitate, inclusiv în domeniul ocupării și formării profesionale, precum și al sănătății și securității în muncă, elaborează strategii și politici de dezvoltare economico-socială la nivel sectorial și național etc.

Lucrurile sună foarte bine - mai multe responsabilități, mai multă influență. Obținerea reprezentativității este, totuși, un pas greu de trecut.

Amintim că reprezentativitatea la nivel național poate fi obținută de organizațiile patronale care au statut legal de confederație patronală, au independență organizatorică și patrimonială, au ca membri patroni ai căror unități cuprind cel puțin 7% din angajații din economia națională, cu excepția angajaților din sectorul bugetar, au structuri teritoriale în cel puțin jumătate plus unu din județele României, inclusiv în municipiul București.

Pentru a obține reprezentativitatea la nivel de sector de activitate, o structură patronală trebuie să aibă statut legal de federație patronală și să aibă ca membri patroni ai căror unități cuprind cel puțin 10% din efectivul angajaților sectorului de activitate, cu excepția angajaților din sectorul bugetar.

Mai multă muncă pentru patronate

„Trebuie să privim în perspectivă și să fim optimiști din punct de vedere al implicațiilor pe care le aduce noul cod de dialog social. Este clar că, în momentul în care se inițiază o acțiune pentru dobândirea reprezentativității, pe de o parte se reactivează membri care apăreau doar pe hârtie, dar nu erau participanți activi, iar pe de altă parte se caută atragerea de noi membri“, a precizat Augustin Hagiu, președinte FORT (Federația Operatorilor Români de Transport).

Se va reconfigura relația dintre transportatori și patronate. Patronatele au interesul să obțină reprezentativitatea și vor căuta să convingă cât mai multe firme, iar transportatorii ar trebui să devină tot mai conștienți de necesitatea de a fi reprezentați de către un patronat.

„Activarea“ unui număr cât mai mare de operatori de transport nu va fi însă o treabă ușoară.

„Lipsa de reacție a operatorilor de transport la apelurile noastre menite să îmbunătățească și condițiile în care își desfășoară activi-

tatea este alarmantă. A scăzut încrederea transportatorilor în rezultatele luptei patronale cu autoritățile. De asemenea, sunt atât de preocupați în a supraviețui de la o zi la alta, încât apelurile noastre par lupte pentru obiective prea îndepărtate“, a explicat Constantin Isac, președinte UNTRR (Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România).

Până acum, patronatele și-au făcut simțită prezența în special în momentele de criză, atunci când operatorii de transport au trecut prin situații dificile.

„Momentele de interes al transportatorilor față de patronate vin în valuri, în funcție de conjunctură. Cert este că niciodată nu am văzut un aflux mai mare către FORT ca în ultimele 12 luni. Actuala conducere a MTI instaurată anul trecut a reușit să unească transportatorii“, a arătat președintele FORT.

Conform legii, transportatorii trebuie să facă dovada numărului de angajați cu viza de la inspectoratul teritorial de muncă. Acest aspect pune patronatele în situația de a-și contacta toți membri. Iar aceștia din urmă trebuie să recunoască în continuare patronatele care urmează să îi reprezinte, altfel, nu vor transmite tabelele cu angajații.

Concurență între patronate

Este de așteptat ca obținerea reprezentativității de către un patronat să ducă la o concentrare a operatorilor de transport în acea direcție. În plus, este greu de crezut că mai mult de două patronate vor putea obține reprezentativitatea în transporturi. Astfel, este de așteptat ca patronatele să își intensifice activitatea în perioada următoare.

„Mai mult de două organisme patronale nu pot obține reprezentativitatea pe ramura transporturi. Numărul firmelor active la nivel național din punct de vedere patronal nu depășește 3.000. Din cele 30.000 de firme de transport licențiate, la ora actuală, doar aproximativ 20.000 mai desfășoară efectiv activitatea de transport. Dacă dăm la o parte firmele ce desfășoară activități de transport în cont propriu și pe cele cu un singur camion, unde șoferul este și patron, ajungem la un potențial de societăți de transport active în zona patronală de aproximativ 3.000. La nivelul acestor 3.000 de firme, putem discuta de aproximativ 24.000 de angajați (124.000 de angajați există la nivel de sector transporturi). Astfel, doar două patronate au potențialul de a obține reprezentativitate la nivel de sector transporturi rutiere“, a explicat Augustin Hagiu.

Unirea patronatelor ar reprezenta, fără îndoială, un mare câștig pentru transportatori, dar, având în vedere experiența anilor trecuți, este greu de crezut că acest lucru va fi posibil.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Constantin Isac, preşedinte UNTRR:

„La o primă lecturare, legea sună foarte bine, dar nu ar fi pentru prima dată când totul rămâne la nivelul unor cuvinte frumoase scrise pe o hârtie și care nu sunt aplicate. Este menirea patronatelor să depună eforturi pentru a rezolva problemele celor pe care îi reprezintă, însă eforturile depuse sunt înzecite față de rezultate. Singura strategie pe care o putem avea față de actualul cod al dialogului social este să urmărim aplicarea acestuia și orice abatere de la litera lui să o sancționăm, astfel încât să fim un partener incomod atâta timp cât prezența noastră este speculată. Societatea românească în general și-a pierdut încrederea în autorități. Am irosit jumătate de an pentru a construi un proiect de lege, iar în câteva zile Ministerul aruncă totul la gunoi, mergând pe o altă direcție. Iată un alt motiv de pierdere a încrederii pentru transportatorii cărora le-am cerut opinii legate de noua lege a transporturilor. Totuși, UNTRR conștientizează că, în lipsa luptei, înfrângerea ar fi totală. Trebuie să urmărim în continuare obiectivele propuse cu mai mult pragmatism care să aducă rezultate concrete.“

Augustin Hagiu, preşedinte FORT:

„Sub federația noastră s-au înființat asociații patronale județene și nu filiale. Cei care au mers pe ideea de filiale, mutând puterea de decizie la centru, vor avea de pierdut. Va fi dificil pentru aceștia să atragă în zona filialelor multe firme și, eventual, să le transforme în asociații patronale. Noi am sprijinit și încurajat înființarea de asociații patronale la nivel județean, care, ulterior, au putut alege către ce uniune, federație sau confederație se vor îndrepta la nivel național. Independența acordată la nivel local reprezintă un mare avantaj, dând șansa de a atrage multe firme. Pe de altă parte, o federație formată din asociații județene independente presupune o muncă mult mai grea pentru a găsi numitorul comun și a putea reprezenta toate asociațiile printr-un punct de vedere comun. Dar aici se regăsește și marele avantaj de imagine. Îmi doresc ca toate formulele patronale existente să formeze o singură structură, care să aibă o voce comună și, ulterior, să treacă la obținerea reprezentativității. Primul pas pe care l-am realizat către unitatea patronatelor a fost acela al transparenței totale. De câteva luni, FORT își anunță acțiunile, neavând nimic de ascuns față de celelalte patronate. Mi-aș dori să existe o atitudine similară și din partea celorlalte patronate. Cred că actualele patronate ar putea găsi o formulă reușită care să schimbe istoria și să grăbească ceea ce oricum se va întâmpla peste câțiva ani. Chiar dacă încercările de colaborare eșuează, reprezentativitatea va fi obținută pe cale naturală.“

Casele de expediţii scapă de cei 50.000 de euro

Răsturnare de situaţie în cazul Scrisorii de garanţie bancară solicitată de ARR caselor de expediţii, după ce, la sfârşitul lunii iunie, Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie a anulat, printr-o decizie irevocabilă, prevederile Ordinului 1172/2009 privitoare la obligativitatea prezentării scrisorii de garanţie bancară pentru menţinerea licenţei.

Echipa Iacob-Anca & Asociații, care a reprezentat interesele Caselor de Expediții inițiatoare atât la Curtea de Apel București - instanța de fond, cât și la Înalta Curte de Casație și Justiție - instanța de recurs, a fost formată din avocații George Iacob-Anca și Nicoleta Iacob-Anca.

Vârful de lance în lupta împotriva acestei impuneri a fost Patronatul Expeditorilor, al cărui președinte este avocatul George Iacob-Anca. De altfel, Casa de Avocatură Iacob-Anca & Asociații a fost cea care a reprezentat în justiție expeditorii. „Demersul în justiție a pornit la inițiativa unor case de expediții reprezentate de Casa de Avocatură Iacob-Anca & Asociații, Înalta Curte de Casație și Justiție anulând în data de 22 iunie 2011, prin Decizie irevocabilă, dispozițiile din Ordinul MTI 1172/2009 privind obligativitatea prezentării documentelor referitoare la deținerea unui capital propriu în valoare de minimum 50.000 euro pentru acoperirea eventualelor daune provocate clienților - bilanț contabil și/sau scrisoare de garanție bancară“, a explicat George Iacob-Anca. El a precizat că solicitarea de anulare a prevederilor incriminate din OMTI 1172/2009 a început în decembrie 2009 prin formularea și depunerea unei plângeri prealabile atât la Autoritatea Rutieră Română cât și la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

„Inițiatorii acestui demers au fost 19 case de expediții din București și din țară. Deoarece plângerea prealabilă nu a avut efectul scontat, ba, din contră, autoritățile au insistat în aplicarea dispozițiilor privind scrisoarea de garanție bancară, s-a formulat și depus acțiune la Curtea de Apel București. Soluția instanței de fond a fost nefavorabilă. Demersul nu s-a oprit aici și Înalta Curte de Casație și Justiție, prin decizia pronunțată, a constatat că legea a fost încălcată și că prevederile contestate trebuie anulate“, a continuat el.

Urmează și alte demersuri juridice

Președintele Patronatului Expeditorilor a menționat că organizația are în plan și alte demersuri juridice, care trebuie, însă, într-o primă fază, demarate la organele competente, adică la Ministerul Transporturilor și la ARR. „Dacă aceste două entități juridice reprezentative pentru stat în domeniul de activitate al Patronatului Expeditorilor nu vor lua decizii de reparare a erorilor legislative făcute până în prezent, vom continua demersurile în instanță. Victoria obținută de expeditori la Înalta Curte de Justiție și Casație arată că este posibil ca, atunci când statul emite acte normative incorecte și refuză să le corecteze, să se repare greșelile cu ajutorul instanței judecătorești. Vom merge în instanță pentru toate celelalte prevederi incorecte și ilegale existente în domeniul transporturilor și expedițiilor“. Potrivit lui George Iacob-Anca, decizia Înaltei Curți este funcțională în momentul de față, ea fiind deja adusă la cunoștința reprezentanților ARR, de către membrii patronatului, care au fost în situația de a-și obține licența de funcționare. „ARR cunoaște existența ei și chiar cred că a pus-o în aplicare, având în vedere că unii dintre cei cărora li s-au expediat adrese de retragere a licenței au primit deja adrese prin care sunt anunțați că măsura retragerii a fost revocată“.

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

George Iacob-Anca, preşedinte al Patronatului Expeditorilor:

„Am sesizat Ministerul Transporturilor și ARR că suntem înființați și dorim să participăm la elaborarea actelor normative din domeniu. Am atras atenția asupra existenței unui cadru legal european, care este aplicabil și asupra faptului că este necesar și obligatoriu să se țină seama de aceste prevederi, indiferent de legislația românească. Suntem deschiși oricărui dialog, dar nimeni nu a dat vreun semn că ar dori să fim implicați în aceste demersuri."

Prejudiciile pot fi recuperate acum în instanţă

De menționat că, după intrarea în vigoare a Ordinului 1172, ARR a făcut demersuri de ridicare și blocare a activității expeditorilor care aveau deja licențele. „ARR a restricționat activitatea expeditorilor. Unii au fost și au predat licențele la solicitarea ARR. Altora, pur și simplu, li s-a refuzat eliberarea unei licențe noi. În mod normal, orice pierdere cauzată ilegal de către o autoritate a statului sau de către altcineva ar trebui acoperită. Cei care au suferit aceste pagube trebuie să se adreseze întâi amiabil autorităților care au cauzat pentru recuperarea prejudiciului, iar dacă acestea refuză, să se adreseze instanței de judecată".

Reamintim că Ordinul 1172 a confirmat o tendință manifestată încă din 2006 privind condițiile de licențiere și de menținere a licențelor de către expeditori, normele de aplicare a OUG 109 creând mediul pentru impunerea condiției privind cei 50.000 de euro. „La acel moment, s-a solicitat scrisoarea de garanție bancară ca o alternativă la asigurarea profesională a expeditorilor. Asigurarea profesională este o condiție facultativă, însă ea este, din punct de vedere juridic și practic, un element care nu ar trebui să fie obligatoriu din punct de vedere legal, ci din punct de vedere profesional, pentru fiecare expeditor sau transportator în parte. Fiecare firmă ar trebui să beneficieze de o asigurare proprie, benefică în situația în care greșești ceva. Exact același lucru se întâmplă în cazul asigurării RCA pentru un șofer", a concluzionat președintele Patronatului Expeditorilor.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Florian Meluş Coman, director general ARR:

„Am comunicat în teritoriu pentru a ne conforma deciziei justiției. Practic, în acest moment, este acceptată asigurarea de risc pentru licențierea caselor de expediție. Dacă Înalta Curte de Casație și Justiție a spus că un lucru nu trebuie făcut, atunci o asemenea prevedere nu va fi introdusă nici în următoarele acte normative. Altfel, am ajunge în același punct".

Semne de curăţenie la ARR

În ultimele luni, în cadrul Autorităţii Rutiere Române, au fost întreprinse acţiuni având ca ţintă creşterea funcţionalităţii, dar şi îmbunătăţirea imaginii. Am discutat despre efectele acestor demersuri cu Florian Meluş Coman, director general ARR.

Ziua Cargo: Se vorbește de mai multă vreme de necesitatea inițierii unui proces de „curățare" în cadrul ARR. Cât de ușor este de realizat acest lucru?

Florian Meluș Coman: Este foarte dificil de făcut curățenie la ora actuală, pentru că prevederile legale, în lipsa unor dovezi concrete, nu ajută. Totuși, rezultatele au început să apară. Am concediat un șef de agenție, mai sunt încă doi pe lista de așteptare - este vorba despre abateri de la regulamentele de funcționare și de la regulamentul de ordine internă. Am concediat, de asemenea, câțiva referenți, am suspendat câțiva inspectori, începând cu cei de la Bihor care au fost trimiși în judecată pentru presupuse fapte de corupție, iar alții au fost retrogradați. Ne-am dorit să îmbunătățim imaginea ARR, să întărim puterea și eficacitatea actului de control, să ne organizăm astfel încât referenții să nu mai aibă contact direct cu operatorii de transport rutier, iar când aceste lucruri se încalcă, intervenim.

> **„Intensificarea controalelor în trafic, dublate de verificări mult mai serioase la sediul firmelor relevă abateri grave, care probabil ar fi fost depistate și anii trecuți dacă se făceau controale la fel de serioase."**

Din păcate, în ciuda percepției negative a unei părți a opiniei publice, totul se oprește atunci când se ajunge la concret. Atunci când sunt solicitate date clare, toată lumea tace.

Și cei sancționați se plâng de faptul că este prea multă birocrație, că regulamentele și procedurile sunt foarte stufoase, iar gradul de încărcare este foarte mare. Numărul de angajați a scăzut și sarcinile au fost repartizate suplimentar, în timp ce salariile s-au diminuat, așa cum se știe. Sunt argumente logice, pertinente, dar trebuie să avem în vedere că suntem singura autoritate care face controlul de stat și trebuie să ne desfășurăm activitatea.

O altă chestiune pe care am atins-o și care este greu de probat este legată de relațiile cu anumite

centre de formare profesională, cu anumite școli de conducători auto, cu anumiți operatori de transport de marfă și de persoane. Pe măsură ce am primit informații în acest sens, am gestionat situația cu aparatul propriu. Am avut trei tipuri de instrumente de lucru - presa, petiții venite de la persoane fizice și operatori de transport, iar la acestea s-au adăugat informațiile din propriul sistem.

Au existat multe reclamații din partea mediului privat?

Legate de inspectori, doar câteva și, de obicei, anonime. Sigur că ar fi trebuit să le clasăm, lucru care s-a și întâmplat. Însă informația am verificat-o și, atunci când am avut îndoieli legate de corectitudinea angajatului nostru, am cercetat în amănunțime activitatea acestuia și a agenției.

A existat o evaluare a activității tuturor agențiilor ARR?

Am realizat un control la toate agențiile ARR, încheiat în luna iunie. Acest control a avut în vedere atât partea de licențiere, atestare și autorizare, cât și pe cea de control. Ca o concluzie, putem spune că sistemul este funcțional, dar perfectibil. Am reprimit autorizarea pentru sistemul ISO 9001 și, printre recomandările care ni s-au făcut, se numără utilizarea mai intensă a sistemelor informatice. Astfel, odată cu semnătura electronică, vom implementa preluarea în sistem electronic a documentelor, scanate sau sub altă formă, pe o parolă unică pentru fiecare operator de transport. Documentele le vom elibera în așa fel încât referenții să nu se mai vadă niciodată cu operatorul, să nu mai aibă contact fizic.

Există o legătură între creșterea semnificativă a numărului amenzilor acordate în acest an și controlul desfășurat în interiorul ARR?

Cu siguranță putem stabili o paralelă între procesul de curățare ce are loc în ARR și numărul în creștere al amenzilor acordate de la începutul anului, precum și a cuantumului acestora. Am închis cercul - faptul că am verificat cu atenție șefii de agenție, referenții și inspectorii a făcut ca numărul controalelor realizate în trafic și la sediul firmei să crească și astfel s-a ajuns la mai multe procese verbale de contravenție. Credem că, în acest an, vom ajunge la un cuantum al amenzilor cu peste 70-80% mai mare față de 2010. Mărindu-se numărul de controale, mare parte dintre cei care se obișnuiseră să lucreze la negru sau să pirateze activitatea de transport i-am adus la lumină și lucrează acum în legalitate.

> **„Curățenia pe care am pornit-o va continua și orice angajat al ARR care are legături cu activități de transport sau nu își face treaba își va găsi de lucru în altă parte. Dacă vrem să fim respectați ca autoritate, atunci trebuie să ne comportăm ca atare."**

Printre cele mai problematice regiuni din punct de vedere al nerespectării legii se numără Galați, Constanța, Vâlcea, Hunedoara... În primul rând, s-au constatat abateri privind accesul la profesia de transport, nici un fel de documente, folosirea de șoferi fără contract de muncă, abateri grave de la legislația socială etc. Cred că încă mai există mașini care circulă fără nici un fel de acte, dar numărul acestora este în scădere. Avem peste o mie de seturi de plăcuțe și de certificate de înmatriculare ridicate.

Cu siguranță, sancțiunile acordate duc la o mai mare grijă din partea operatorilor, mai ales că, pe lângă amendă, există și măsuri complementare, cum ar fi suspendarea persoanei desemnate. Cert este că atunci când se anunță un control la sediul operatorului de transport, deja se constată un comportament mult mai serios din partea acestuia.

Cum caracterizați numărul mic de sesizări venite la ARR privind acte de corupție, în condițiile în care pe alte canale, inclusiv în presă, sunt semnale privind cote alarmante pe care acest fenoment le-a atins?

Ca pe o lipsă de răspundere. Ori afirmațiile pe care le fac unii sunt aruncate fără a avea un suport real, ori au suport, dar nu sunt asumate. Am descoperit câteva cazuri de apropieri suspecte între operatori de transport și angajați ARR, dar, în ultimele luni, numărul acestora s-a subțiat considerabil. În discuțiile legate de corupție, cel puțin în privința ARR, sunt foarte multe neadevăruri și de aceea eu le cer tuturor să meargă până la capăt, cu promisiunea că nu li se va întâmpla nimic, nu îi va abuza nimeni.

Examinările reprezintă un alt subiect asupra căruia au planat suspiciuni de corupție.

Examinările se fac în sistem informatic, iar comisiile sunt rotite de așa manieră încât să nu se mai poată lega prietenii între examinator și institutele de formare profesională sau între examinator și cursanți. Procentajul de promovabilitate a scăzut destul de mult. În scurt timp, vom mări semnificativ baza de date cu întrebări, pentru că un procentaj real de promovabilitate cred că ar fi apropiat de cel înregistrat la bacalaureat anul acesta. La ora actuală, procentul de promovabilitate a scăzut de la 97% la 77%. Un examinator nu mai poate merge la același institut de două ori decât foarte rar, o dată la opt luni.

Noile reglementări privind bonurile de cântar au creat anumite probleme. Cum vor fi acestea rezolvate?

În agricultură, sunt cele mai mari probleme, pentru că suntem în campanie de recoltare și discutăm despre niște produse care sunt supuse degradării imediate. Ministerul Agriculturii s-a oferit să facă un act de derogare pentru această campanie la cereale, având în vedere specificul muncii lor. Solicitări pentru un tratament similar au venit în cadrul comisiilor de dialog social din partea mai multor patronate, inclusiv ale transportatorilor. Și pe bună dreptate, având în vedere că un camion supraîncărcat cu grâu, balast sau fier vechi afectează în aceeași măsură infrastructura și creează pericol la fel de mare din punct de vedere al siguranței rutiere. Oricum, după terminarea actualei campanii agricole, se vor aplica prevederile în mod nediscriminatoriu pentru toată lumea.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Noul Mercedes-Benz Actros

O nouă generație de camioane

Un camion complet nou este ceea ce au promis reprezentanții Mercedes-Benz, iar rezultatul nu este numai un nou camion Mercedes. De la design și până la detaliile tehnice, noul Actros pare să reprezinte începutul unei noi generații de camioane.

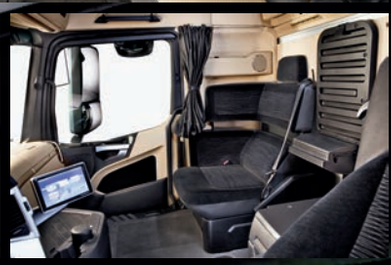
Lansarea noului camion a avut loc la Bruxeles, evenimentul în sine demonstrând, din plin, intențiile pe care le are constructorul german în privința noului Actros.

În primul rând, nu putem să nu apreciem organizarea evenimentului - un veritabil spectacol - având camioanele Mercedes din toate timpurile în rolurile principale. Și chiar dacă, în general, vehiculele comerciale nu își găsesc locul într-un show, de această dată lucrurile au stat altfel, mai ales că noul Actros reprezintă un spectacol în sine.

În plus, greutățile majore traversate de piața de transport la nivel european în ultima perioadă au dus la o nouă abordare din partea constructorului german. Astfel, cu ocazia lansării, au fost invitați, pe lângă jurnaliști, europarlamentari și comisari europeni, pentru a strânge legătura între autorități și transporturi. Este evident faptul că legislația joacă un rol tot mai important în modul în care activitatea de transport se dezvoltă. De exemplu, succesul comercial al motoarelor EURO VI va depinde în cea mai mare măsură, în următorii doi ani, de taxele stabilite pentru normele de poluare inferioare. Oficialii europeni au arătat că, la ora actuală, Europa importă aproximativ 80% din petrolul de care are nevoie, acesta fiind adus în general din țări instabile din punct de vedere politic. Creșterea gradului de independență din punct de vedere energetic, precum și nevoia de reducere a emisiilor de CO_2 vor duce, cel mai probabil, la implementarea u-

Elegant și funcțional, noul Actros impresionează nu numai la exterior ci și în interior.

Capacitatea de depozitare a crescut semnificativ.



Zona concepută pentru relaxare va fi apreciată din plin de către șoferi în perioadele de pauză.

Starea tehnică a camionului poate fi verificată din cabină.

Chiar și presiunea în anvelope poate fi monitorizată de la bord.

nor noi politici. Astfel, la nivelul localităților, transportul electric se ve dezvolta tot mai mult, în timp ce carburantul fosil va fi utilizat în continuare pentru transportul pe distanțe lungi. O soluție pentru creșterea eficienței în transporturi ar putea fi reprezentată de trecerea la 44 t masă maximă admisă.

Eficienţa rămâne pe primul loc

Nu de multe ori se întâmplă ca, la lansarea unei mașini, să ai sentimentul că ai în față un model care va apărea abia în viitor. Este acea senzație încercată cel mai adesea în fața conceptelor. Sigur, designul futurist este primul element care creează acest efect, dar nici amenajarea interioară și nici dotările tehnice nu se lasă mai prejos. Este un camion complet nou, dar nu numai din punct de vedere tehnic, ci și din punct de vedere al ideilor care au stat la baza conceperii lui. Totul pare să contribuie la imaginea unui camion desprins dintr-un film SF.

Este greu de anticipat care va fi efectul din punct de vedere comercial, dar un lucru este cert - toată lumea va dori să vadă noul Actros și eventual să îl conducă.

Reprezentanții Mercedes consideră că marele rival pentru noul Actros este chiar predecesorul său, care, în cei 15 ani de existență, a depășit 700.000 de unități comercializate.

Noul Actros este conceput pentru transportul pe distanțe lungi și dispune de șapte variante de cabină, dintre care cinci au podea plată.

Eficiența reprezintă un aspect extrem de important pentru toți producătorii de vehicule comerciale și acesta este oglindit în primul rând prin consumul de carburant.

Pentru constructorul german, acesta a fost unul dintre cele mai dificile obiective, în condițiile în care noul Actros trebuia să-și depășească predecesorul (un camion care s-a distins prin consumul său redus de motorină) și, în același timp, să facă trecerea la EURO VI.

Rezultatul este notabil - noul model aduce o reducere cu 6% a consumului în varianta EURO V și cu 3% în varianta EURO VI, față de generația anterioară. Totodată, se înregistrează și o reducere de 40% a consumului de AdBlue.

Designul spectaculos despre care aminteam are și o importantă latură practică. Noul model a fost testat în jur de 2.600 de ore în tunelul aerodinamic pentru a se obține rezultatul final. Aerodinamica este unul dintre aspectele principale care au permis reducerea consumului de motorină.

Inovaţii în amenajarea cabinei

Interiorul cabinei are la bază concepții noi menite să ridice confortul șoferului, atât în perioada de condus, cât și în timpul odihnei.

Cabina poate avea o lățime de 2,3 m sau 2,5 m, există patru variante de plafon, iar lungimea este de 2,3 m.

În premieră a apărut o nouă dimensiune de cabină ca și variantă de top. GigaSpace oferă un volum de 11,6 mc, podea plată și înălțime interioară de 2,13 m. La acestea se adaugă un spațiu total de stocare de 900 l. Interesantă este separarea vizuală dintre zona de lucru (postul de conducere) și restul cabinei. Acest efect a fost obținut prin folosirea unor materiale, culori și forme geometrice diferite. Utilizarea unor materiale de calitate nu reprezintă o surpriză, însă, cu siguranță, dotarea opțională cu scaun având funcție de masaj va stârni interesul multora. Postul de conducere a fost complet regândit și, cel puțin la prima vedere, îmbină eleganța cu funcționalitatea.

Pentru noul Actros a fost dezvoltat conceptul SoloStar, disponibil opțional. Acesta creează o zonă pentru recuperare, extrem de confortabilă, în partea din dreapta a cabinei.

4 versiuni de motorizare

Pentru a se încadra în normele EURO VI, motorul dezvoltat de Mercedes-Benz pentru noul Actros combină tehnologia SCR, ce utili-

Cheia-telecomandă se încadrează perfect în atitudinea Sci-Fi pe care o emană noul Actros.

Îmbunătățirea accesibilității în interiorul cabinei a reprezentat unul dintre principalele obiective ce au stat la baza realizării acesteia.

Comenzile pentru schimbarea vitezelor au fost amplasate pe aceeași manetă care activează și retarderul.

Frigiderul încăpător completează confortul oferit de cabina noului Actros

Spectacolul de la lansarea noului Actros a inclus și o paradă a camioanelor Mercedes-Benz, de la apariția lor și până în prezent

zează AdBlue, cu recircularea gazelor de așapament (EGR) și un filtru de particule. Intervalele de service pentru noile motoare pot ajunge la 150.000 km.

Noile motoare au șase cilindri în linie și dezvoltă puteri cuprinse între 421 CP și 510 CP, cu un cuplu maxim cuprins între 2.100 și 2.500 Nm. Puterile intermediare sunt de 449 CP (2.200 Nm), respectiv 476 CP (2.300 Nm).

Transmisia complet automată este asigurată de a treia generație a Mercedes PowerShift, iar schimbarea vitezelor se realizează mai rapid și mai precis.

Un nou șasiu, noi suspensii și un nou sistem pentru direcție sunt elemente care contribuie la creșterea siguranței și confortului atunci când te afli la volanul noului Actros.

De asemenea, autovehiculul este echipat cu un nou retarder, mai ușor și mai puternic.

O altă inovație o reprezintă sistemul Proximity Control Assist cu funcția stop-and-go, ce controlează automat pornirea și oprirea în traficul specific ambuteiajelor, ușurând astfel munca șoferului.

Disponibil și în varianta EURO V

Până în 2014 (atunci când normele EURO VI devin obligatorii), noul Actros va fi disponibil atât în varianta EURO V, cât și EURO VI. De asemenea, în paralel se va putea achiziționa și modelul anterior de Actros. Varianta EURO V pentru noul camion înseamnă o reducere importantă în ceea ce privește consumul de carburant, în timp ce EURO VI ar putea deveni interesant pentru transportatori înainte de 2014, în funcție de taxele impuse în Europa pentru normele inferioare de poluare.

Reprezentanții Mercedes-Benz au precizat că precedentul model Actros va continua să fie produs pentru încă mulți ani - până în 2014 inclusiv pentru Europa și apoi pentru alte piețe.

În ceea ce privește motoarele ce echipează noul Actros, vor apărea în curând și alte variante ce le vor completa pe cele patru disponibile la ora actuală. Oricum, atât motoarele actuale cât și cele viitoare vor avea șase cilindri în linie.

Prin numeroasele variante pe care le oferă, noul Actros va înlocui, începând cu 2014, inclusiv segmentul deservit la ora actuală de modelul Axor.

Noul autovehicul va fi prezentat și în România în toamna acestui an.

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

Service certificat Scania la Suceava

La un an de la începerea discuţiilor privind un parteneriat cu Scania Romania şi la 20 de ani de la înfiinţare, firma Rolex a inaugurat o nouă clădire administrativă în cadrul actualei locaţii din Suceava şi a primit oficial certificarea potrivit căreia îndeplineşte condiţiile cerute de standardele Scania.

În cei 20 de ani de la înființare, Rolex a devenit una dintre firmele cu tradiție în Suceava, ajungând la un portofoliu impresionant de clienți. Cei 48 de angajați pe care îi numără astăzi pot asigura toată gama de servicii auto pentru orice tip de autocamion și pot derula activități la 10 autovehicule simultan. În plus, activitățile Rolex includ comerțul cu piese de schimb originale Scania, anvelope, servicii de alimentație publică și spălătorie auto.

De ce Suceava?

„Suceava are pentru Scania o importanță strategică în zona de nord a României, pe aici trecând și traficul internațional către Ucraina, Rusia, Polonia și Belarus. Ținând cont de reputația foarte bună a companiei Rolex în industria transporturilor, de faptul că sunt cu adevărat pasionați de ceea ce fac și că sunt un partener extrem de serios, suntem convinși că împreună vom putea oferi clienților Scania din zona Suceava cele mai bune și mai prompte servicii“, a declarat Mihai Pașol, director de marketing Scania Romania. În cadrul conferinței de presă, Rolex a anunțat și demararea lucrărilor la un nou proiect localizat pe noua șosea de centură a Sucevei. Proiectul va cuprinde un nou punct de service Scania, parcare pentru aproximativ 150 de ansambluri auto, hotel, benzinărie și spălătorie, pe o suprafață de peste 50.000 de mp. Proiectul se estimează a fi finalizat la sfârșitul anului 2012. La inaugurarea noului punct de service Scania, au participat peste 150 de invitați - clienți Scania, oficialități sucevene și parteneri din industrie.

Despre Scania Romania

Scania este unul dintre cei mai importanți producători de autocamioane și autobuze pentru aplicații de mare tonaj, precum și de motoare industriale și marine, fiind reprezentată în aproximativ 100 de țări și având peste 35.000 de angajați. În prezent, rețeaua Scania din România cuprinde nouă puncte de service, în București, Brașov, Cluj-Napoca, Craiova, Constanța, Arad, Sibiu, Galați și cel mai nou punct de la Suceava, existând planuri de extindere în cel mai scurt timp și în alte zone.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Noutăţi de la Continental

Povestea de succes a anvelopei Continental HD Hybrid continuă şi în anul 2011. Acest tip de anvelopă cu utilizare mixtă, atât pentru traficul regional cât şi pentru cel de mare distanţă, a înregistrat un mare succes pe piaţa europeană a transporturilor imediat după lansarea sa de anul trecut. Dar nici transportul de distribuţie nu a fost uitat. Acum sunt disponibile noi tipuri de anvelope LSR1+ pentru puntea de direcţie precum şi LDR1+ pentru puntea motoare.

Cu combinația de profil canelat și profil bloc, anvelopa HD Hybrid acoperă în mod ideal toate condițiile de utilizare pentru autocamioane grele. Structura tridimensională preformată a benzii de rulare se bazează pe un concept de construcție unic, cu o pondere uniformă a modelelor de profil. De la starea nouă și până la ultimul kilometru, combinația de profil canelat/profil bloc a anvelopei HD Hybrid atinge maximul posibil în ceea ce privește rezistența redusă la rulare și, implicit, consumul minim de carburant.

De-a lungul duratei sale de viață, structurile inițiale de profil canelat se transformă în lamele cu aderență foarte mare. Pe de altă parte, lamelele având inițial forma de picătură se transformă, pe măsură ce cauciucul se uzează, în caneluri. În felul acesta, raportul dintre lamelele aderente și profilul lin de rulare rămâne identic pe întreaga durată de viață a anvelopei HD Hybrid. Structura de profil bloc preformată suplimentar transformă HD Hybrid într-o anvelopă universală, de înaltă performanță, cu excelente proprietăți de tracțiune chiar și în afara autostrăzii sau în condiții meteorologice vitrege.

Noi generaţii de anvelope pentru distribuţie

Cu introducerea noilor tipuri de anvelope LSR1+ pentru puntea de direcție precum și LDR1+ pentru puntea motoare, Continental oferă răspunsul perfect la provocările multiple din traficul de distribuție regional și interregional. Noile anvelope, în format de 17,5 țoli și lățimi între 205 și 265 milimetri în secțiune transversală de 75, își demonstrează calitățile în condițiile exigente din transportul de distribuție, atât în orașe cât și în cursele lungi de pe șosele sau autostrăzi.

Cu un amestec de materiale complet nou, s-a putut reduce rezistența la rulare cu până la 10 procente, fără a se afecta comportamentul de rulare și durata de viață. Cu noile tipuri de anvelope se reduc astfel consumurile de carburant între 3 și 4 procente în condițiile creșterii parcursului total de utilizare în practica de zi cu zi.

Anvelopa pentru puntea de direcție LSR1+, cu designul specific al profilurilor 3 plus 2, prezintă proprietăți deosebit de bune în ceea ce privește conducerea autovehiculului. Structura închisă a umărului face ca anvelopa nouă pentru autocamioane de distribuție să fie stabilă la forțele de forfecare laterale care apar în curbe.

Replica anvelopei LDR1+ pe puntea motoare a fost concepută consecvent, cu multe orificii transversale și cu o bază înaltă a profilului la tracțiune optimă, în condițiile unei rezistențe reduse la rulare.

Structura consacrată a ambelor tipuri de anvelope cu talon stabilizator din oțel, suporturile triunghiulare de centură și tehnologia AirKeep® brevetată, destinată contracarării pierderilor lente de aer comprimat, asigură caracterul rezistent al noilor anvelope.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Continental HD Hybrid
Continental HD Hybrid poate fi livrată și în varianta ContiRe reșapată în următoarele dimensiuni: 295/60 R 22.5, 315/60 R 22.5, 295/80 R 22.5, 315/70 R 22.5 și 315/80 R 22.5.

Continental LSR1+ şi LDR1+
Noile anvelope Continental LSR1+ pentru puntea de direcție și LDR1+ pentru puntea motoare sunt disponibile în următoarele dimensiuni: 205/75 R17.5, 215/75 R17.5, 225/75 R17.5, 235/75 R17.5, 245/75 R17.5 și 265/75 R17.5.

A pus lacătul pe rezervor

Simplu, ieftin şi exact la ţintă... adică direct la rezervor. După o perioadă lungă de încercări privind controlul scurgerilor de carburant din rezervor, patronul Itia Sped, Ion Lixandru, a optat, la recomandarea unui coleg de breaslă, pentru un sistem care, cel puţin în prima fază, a avut un efect dramatic: demisii în lanţ în rândul şoferilor.

Vincze Emil Csaba

„După ce am început să montez sistemul furnizat de compania Tell și am ajuns acum la 60% din parc, șoferii mai vechi au început să își dea demisia, din motive personale, la venirea din cursă. În mai puțin de o lună, și-au dat demisia 7 șoferi, dintr-un total de 20“, a afirmat Ion Lixandru, subliniind că, în plus (probabil de frică), șoferii au început să vină cu economii față de programul de urmărire a consumului de combustibil din calculator. „De când am început să montez sistemele de monitorizare și am pus presiune pe șoferi, consumul a scăzut cu 6-7% și mă aștept ca reducerea să ajungă, în timp, undeva la 15%“, a continuat el.

Sonda care a speriat şoferii

Potrivit lui Vincze Emil Csaba, director comercial România al firmei Tell, definitorie pentru produsul de monitorizare al consumului este sonda litrometrică, care măsoară nivelul de carburant din rezervor. Concret, după ce se montează sonda, se face o etalo-

Ion Lixandru:

„Nu știu dacă se pot rezolva pierderile de motorină, dar cert este că de trei ani lucrez la un sistem prin care să pot controla ce se întâmplă în rezervor, pentru că și sistemele de descărcare a datelor sau calculatorul mașinii dau uneori erori. În momentul de față, ori se fură, ori se merge dezordonat. Atunci, nu trebuie să bonific șoferul, ci să îl dau afară. Trebuie să îl plătesc corect pentru munca pe care o depune, dar nu să îl bonific pentru că merge așa cum trebuie să meargă. Pe de altă parte, pentru a favoriza condusul economic, am optat pentru profesioniștii de la Mercedes și de la Renault, iar rezultatele au fost clare: după o zi de curs, șoferul obține până la 20% economie de combustibil, pe aceeași mașină, pe același parcurs. Apoi, le-am limitat viteza de deplasare de la 90 la 85 km/h, iar celor care vor merge economic le-am promis bonusuri.“

TRANSMANAGER.RO CAR FLEET

Click aici pentru un management eficient

Suntem aleşi pentru 5 motive:

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

EFICIENŢĂ: optimizarea modului de lucru, creşterea productivităţii, controlul asupra costurilor şi deciziile luate în urma analizării rapoartelor.

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

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

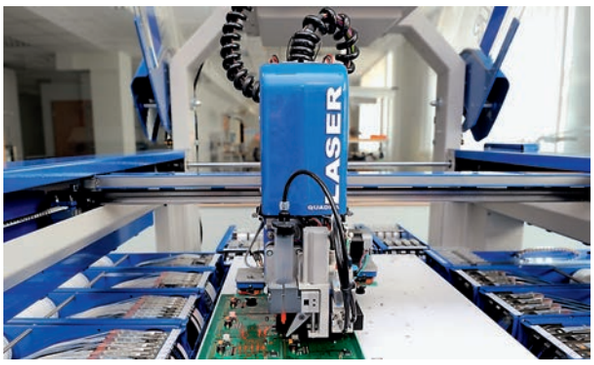
UPGRADE GRATUIT: când platforma se modifică, utilizatorii beneficiază automat de cele mai noi functii.

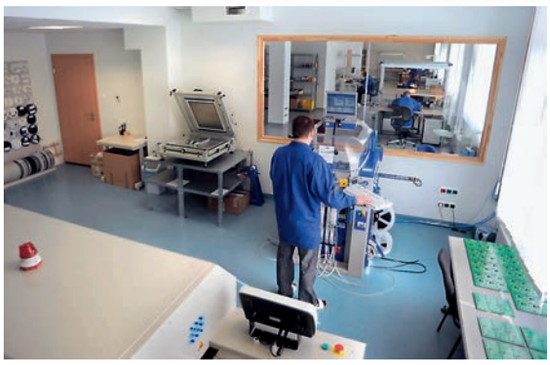
TRANSMANAGER.RO este o platformă online de management administrativ şi financiar al parcurilor auto. Se adresează administratorilor, persoanelor desemnate şi / sau managerilor ce răspund de un parc auto şi care doresc o optimizare eficientă a costurilor şi a operaţiunilor.
Mai multe detalii pe ***www.transmanager.ro***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

nare a fiecărui rezervor, ţinând cont de faptul că fiecare camion poate avea un rezervor diferit. „După etalonare, datele sunt transmise către un sistem de monitorizare şi apoi către server. Datele de la sistemul de monitorizare în server se transmit din secundă în secundă, dar dispecerul sau clientul are un refresh la fiecare 3 secunde. Astfel, se poate vedea imediat dacă se fac modificări de cantitate în rezervor. Se pot evidenţia alimentările, furturile, consumurile în staţionare, consumuri pe oră. Pe de altă parte, uneori pot avea loc furturi din exterior de motorină, iar şoferul poate, astfel, să şi demonstreze unde şi când s-a întâmplat", a arătat Vincze Emil Csaba.

Informaţiile transmise de sonda litrometrică sunt dublate de urmărirea prin GPS pe baza unei hărţi Google licenţiate. „Sunt foarte puţine firme în România care folosesc această hartă licenţiată, dar pentru a putea să obţii informaţii corecte privind consumul şi să vezi în timp real exact unde sunt maşinile, trebuie să rulezi pe o hartă licenţiată. Există hărţi vectoriale care nu sunt exacte, iar variaţiile de distanţă, chiar şi numai cu câţiva kilometri, influenţează consumul mediu". Reprezentantul Tell a subliniat că furturile pot avea loc în mai multe feluri. „Una dintre modalităţi este să se scoată motorina din rezervor după alimentare. Dar şoferii au trecut deja de acest nivel. Nivelul următor: merg la staţia de alimentare, pun cardul, alimentează 75% din cantitatea de combustibil, vine un alt client (un prieten), pun pompa pe partea cealaltă, să îi facă plinul şi

> **„Am descoperit că şoferii găsiseră inclusiv o modalitate de fraudare a computerului camionului, astfel încât la relanti înregistra un consum similar celui din mers. Interesant este că astfel de intervenţii pot fi făcute atât de bine încât, într-o primă fază, nu au putut fi identificate nici măcar la service-urile autorizate de producători."**
>
> **Ion Lixandru**





Printre firmele care utilizează sistemul furnizat de Tell se numără: Itia Sped, Tramar, Vectra Logistic, Vectra Service, Fan Courier, MVT Logistik, Ebasto, Straco, Marasped.

> **„Am făcut și achiziții anul acesta. Am comandat 20 semiremorci noi și, până la sfârșitul anului, vom mai cumpăra cinci capete tractor."**
> **Ion Lixandru**

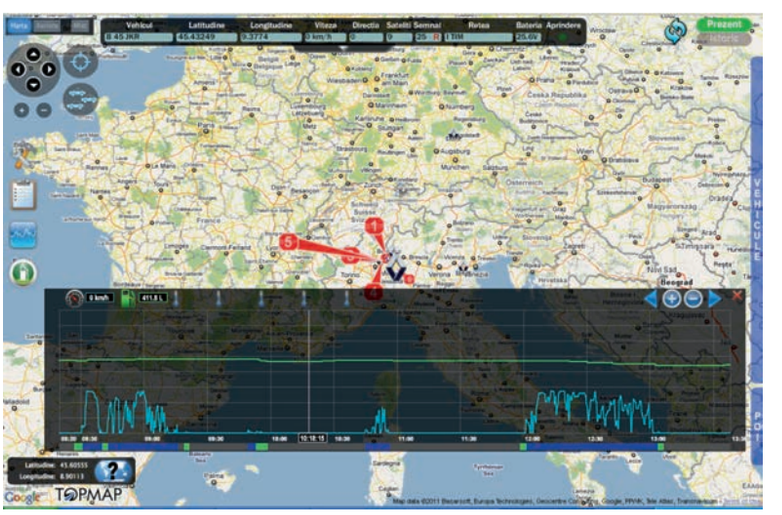
apoi își continuă plinul lor. Clientul respectiv le plătește cash lor și șoferii de camion, la final, trag cardul. Dacă vehiculul nu are sondă de combustibil, șoferul își poate scoate consumul mediu pe cursă și totul pare în regulă".

Investiţii reduse

Vincze Emil Csaba a subliniat că sistemul nu este costisitor, costul de achiziție pentru echipament putând fi amortizat într-o singură lună. În plus, abonamentul lunar care se plătește pentru fiecare camion monitorizat este la un tarif scăzut. „Utilizatorul are contul lui, cu user și parolă, iar datele privind fiecare camion în parte pot fi vizualizate inclusiv de pe telefonul mobil. Întotdeauna, înaintea achiziționării unor sisteme, se pune întrebarea dacă merită investiția. În acest caz, întrebarea este cât anume au reușit șoferii să fure până la montarea sa. Abia apoi administratorul va afla cu adevărat cât s-a furat pe kilometru și care este consumul real. De exemplu, de la un consum de 43-44 l/100 km, s-a ajuns la un 30-32 l pe plin, prin introducerea sistemului". Montarea unei sonde cu sistem GPS durează, conform declarațiilor reprezentantului firmei Tell, aproximativ o oră și 20 de minute, iar calibrarea între o jumătate de oră și trei ore. „În medie, echipăm 8 camioane pe zi, dar am avut și cazuri în care am echipat 23", a mai arătat Vincze Emil Csaba, adăugând că sistemul a fost montat inclusiv pe autocare care fac internaționalul și funcționează foarte bine. De asemenea, au fost echipate și flote de utilaje, unde consumul se calculează la oră, nu la kilometru.

Compania Tell a fost înființată în anul 1998, având obiect principal dezvoltarea și producția sistemelor de securitate electronice. Fabrica este amplasată în Debrecen, echipamentele folosite pentru producție fiind de ultimă generație, în condițiile în care este certificată ISO 9001.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro



> **„Activitatea de transport pe comunitate se mișcă, dar cu greutate, cel puțin pentru noi. Ca să fim corecți, trebuie să așteptăm rezultatele privind consumul. În momentul în care o să am un consum și o exploatare corectă, atunci o să pot să am realizări corecte. Ultimele șapte luni au marcat pentru mine bătălia pentru motorină și conducere economică."**
> **Ion Lixandru**

X MultiWay 3D

Noua gamă pentru camioane de la Michelin

Michelin a lansat pe piaţa din România noua gamă de anvelope pentru camioane X MultiWay 3D. Anvelopele din noua gamă sunt sigure, rentabile şi ecologice şi oferă garanţia unor condiţii optime de condus pe toate tipurile de drum.

Arnaud Potiron, Director Comercial Anvelope de Camion, Anvelope Industriale și Agro Michelin România și Balcani, a arătat că prin aderența sa sporită, noua gamă de anvelope pentru camioane reduce riscul incidentelor care pot încetini livrările.

X MultiWay 3D este prima gamă de anvelope pentru traficul regional care ajută la economisirea energiei. Aceasta aduce, în premieră în gama Michelin, anvelopa de direcție cu marcaje M + S, asigurând aderență în toate condițiile meteorologice datorită noilor Michelin Durable Technologies. Noua gamă vine cu două produse distincte, care asigură camioanelor o soluție completă prin X MultiWay 3D XZE pentru puntea față și X MultiWay 3D XDE pentru puntea spate.

Companiile de transport, în special transportatorii regionali, întâmpină în prezent obstacole majore. Clienții le solicită să transporte cantități mai mari, mai rapid și la un preț mai redus, deși costurile de exploatare se află în continuă creștere. Solicitările sunt cu atât mai numeroase cu cât, în Europa de Vest, transportul regional reprezintă 62% din transportul rutier. În plus, provocările sunt, de multe ori, contradictorii. Companiile de transport trebuie să facă economii într-un domeniu în care costurile înregistrează permanent creșteri. Michelin a investit masiv în cercetare și dezvoltare, alocând aproape 500 milioane euro anual în Centrul său tehnologic, cu scopul de a oferi soluții inovatoare. În acest caz, soluțiile ajută companiile de transport să depășească problemele pe care le întâmpină. Noua anvelopă reprezintă un exemplu în acest sens, datorită optimizării performanțelor.

Polivalenţă

Michelin X MultiWay 3D este, în primul rând, o gamă de anvelope polivalentă. Ea poate fi folosită pe orice tip de carosabil, indiferent de condițiile meteorologice, asigurând economie de timp și de carburant, fiabilitate și siguranță. Pe scurt, ea oferă transportatorilor garanția unei deplasări sigure pe toate tipurile de carosabil. Însăși denumirea gamei de anvelope - Michelin X MultiWay 3D - reflectă misiunea acesteia, mai exact, tracțiune optimă pe toate tipurile de carosabil. Anvelopa a fost concepută pentru rularea pe drumuri județene, drumuri naționale și autostrăzi și poate fi folosită în orice anotimp. Economiile realizate cu X MultiWay 3D trebuie văzute ca un întreg. Datorită scăderii consumului de carburant, longevității și faptului că poate fi reșapată, această anvelopă ajută la diminuarea impactului asupra mediului înconjurător. Prin consumul redus de carburant și randamentul kilometric sporit, companiile de transport pot deveni mai productive. În plus, datorită tracțiunii îmbunătățite indiferent de condițiile de rulare, activitatea transportatorilor devine mai eficientă și mai sigură.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Michelin România şi Balcani

Grupul Michelin și-a început activitatea în România în august 2001 și a cunoscut o dezvoltare rapidă. Începând cu ianuarie 2005, România a devenit centru regional pentru activitățile comerciale ale Grupului din Albania, Bosnia Herțegovina, Bulgaria, Croația, Macedonia, Muntenegru și Serbia. Michelin deține în România trei fabrici, două la Zalău și una la Florești, un atelier de reșapare și o rețea comercială. Activitățile Grupului în România constau în producția de diferite tipuri și mărci de anvelope, comercializarea de anvelope noi și reșapate printr-o rețea națională de distribuție, exportă anvelope și cord metalic în Europa și America de Nord. Anul acesta, Michelin aniversează 10 ani de activitate în România cu investiții de peste 265 milioane euro, aproape 3.000 de angajați și trei unități de producție la cele mai înalte standarde internaționale ale Grupului Michelin.

Iveco este gata pentru EURO VI

Iveco şi FPT Industrial au anunţat, recent, că sunt pregătiţi să îndeplinească noile reguli EURO VI, prin intermediul unei tehnologii SCR unice, care va fi introdusă pe cele două noi game de motoare Cursor şi Tector pentru vehicule comerciale de transport marfă şi pasageri.

Noile motoare, echipate cu tehnologie în exclusivitate SCR, dezvoltată în colaborare cu FPT Industrial, vor propune sisteme de combustie și de post-tratare optimizate, pentru a menține un nivel scăzut al consumului de combustibil, oferind, în același timp, un grad mai înalt de protecție a mediului, datorită tehnologiei patentate de control. În cadrul acesteia, a fost obținută o eficiență foarte înaltă a conversiei emisiilor de NOx (peste 95%).

Giovanni Bartoli, CEO al FPT Industrial, a declarat: „Activitatea noastră este îndreptată în mod constant către creșterea productivității clienților și către reducerea emisiilor. De aceea, luăm în considerare orice soluție care ne poate permite să atingem aceste obiective. Tehnologia SCR Only este o dovadă a capacității noastre tehnologice și a dedicării noastre în a satisface necesitățile unei piețe din ce în ce mai exigente."

La rândul său, Alfredo Atavilla, Iveco Chief Executive Officer, a spus: „Am fost primii care au anunțat strategia pentru tehnologia EURO VI în luna aprilie 2010, în cadrul Zilei Analiștilor și Investitorilor, de la Torino. Am spus atunci că vom fi capabili să îndeplinim standardele EURO VI fără EGR. Această tehnologie are locul ei în sectorul transporturilor, dar pentru vehiculele comerciale grele care pot depăși un milion de km parcurși de-a lungul vieții lor, tehnologia care reduce consumul de combustibil și costurile adiționale de operare este cea mai corectă alegere tehnică.

Tehnologia SCR Only dezvoltată de FPT Industrial îndeplinește această importantă necesitate. Este clar că vehiculele EURO VI vor fi mai scumpe; tehnologia are un preț și o valoare. Noi vom introduce vehicule echipate corespunzător atunci când clienții noștri ne-o vor cere."

SCR Only

Iveco are deja o tradiție îndelungată în ceea ce privește inovațiile tehnologice destinate reducerii costurilor de operare, în rândul cărora consumul de combustibil deține un rol important. Pentru standardele EURO IV/V, introduse în 2005, Iveco a ales tehnologia SCR, iar această alegere a avut la bază tocmai costul de operare al vehiculelor.

Pentru EURO VI, nici cerințele clienților, nici strategia Iveco nu s-au schimbat. În fața concepției generale că nu se poate realiza o pliere pe norme și în același timp pe aceste cerințe privind eficiența vehiculelor numai intervenind la nivelul camerei de combustie sau al sistemului de evacuare, Iveco răspunde prin intermediul tehnologiei dezvoltate de către FPT Industrial, SCR Only.

Realizarea unui sistem SCR atât de eficient este posibilă datorită sistemului de management în care dozarea de AdBlue și proprietățile termice ale sistemului de post-tratare sunt controlate precis. A fost introdusă o nouă generație de hardware de post-tratare a gazelor de eșapament, care este rezultatul cercetărilor intensive ale FPT Industrial. FPT propune o serie de soluții patentate, printre care se numără o modelare dinamică optimizată a gazului de eșapament și a injecției de AdBlue în catalizatorii SCR, un sistem de control care permite o dozare precisă a AdBlue, o tehnologie cu senzori pentru amoniu și NOx, pentru detectarea cu acuratețe a nivelurilor acestora în gazul de eșapament, permițând adaptarea dozajului de AdBlue pentru a compensa orice uzură a catalizatorului SCR. Nu în ultimul rând, este vorba și despre o tehnologie de mixer cu tub izolat pentru a permite o hidroliză omogenă de uree și distribuția în fluxul de gaz de eșapament într-o mișcare de spirală.

Noi motorizări Cursor şi Tector

Pentru EURO VI și cu ajutorul noii tehnologii, Iveco dezvoltă noi generații de motoare Tector și Cursor care, la rândul lor, propun câteva modificări tehnice importante. Cheia optimizării eficienței combustiei o constituie o presiune înaltă la nivelul cilindrilor și, de asemenea, presiuni înalte de injecție. Pentru a îndeplini aceste cerințe, au fost, printre altele, aduse importante modificări capetelor de cilindru, pentru o mai mare rigiditate structurală, o capacitate mai mare a fluxului de răcire și un

Motoarele Tector

Motor	Număr cilindri	Capacitate (l)	Turboîncărcător	Putere (kW/rpm)	Putere (CP)	Cuplu (Nm/rpm)
Tector 4	4	4,5	cu waste-gate	118/2500	160	580/1250
			cu waste-gate	137/2500	186	680/1250
			cu waste-gate	152/2500	206	750/1400
Tector 6	6	6,7	cu waste-gate	162/2500	220	800/1250
			cu waste-gate	184/2500	250	850/1250
			cu waste-gate	206/2500	280	1000/1250
			cu waste-gate	235/2500	320	1100/1250

volum mai mare dislocat la nivelul pistoanelor. Atât motoarele Tector cât și cele Cursor sunt echipate cu injecție common-rail cu presiuni maxime de până la 2.200 bar.

A fost introdusă o nouă unitate electronică pentru a ține sub control atât parametrii motorului, cât și acuratețea sistemului de post-tratare. Noua unitate de control a fost proiectată pentru o optimizare maximă și o integrare totală a funcțiunilor motorului și ale sistemelor SCR și DPF. Pentru motoarele Cursor, care folosesc turboîncărcătorul cu geometrie variabilă, controlul electronic a fost introdus pentru optimizarea răspunsului de încărcare la turații joase și pentru creșterea eficienței frânei de motor.

Motoarele Tector și Cursor au fost echipate cu un sistem de ventilație cu circuit închis încă de la nivelul EURO IV-V, iar această funcțiune este menținută și pentru EURO VI.

Sistemul de post-tratare

Un aspect fundamental al combustiei diesel este nivelul emisiilor de NOx și de particule, care rezultă în urma schimbărilor chimice din cauza presiunii din cilindri și a temperaturii de combustie. Reducerea NOx la nivelul cilindrilor implică măsuri de reducere a temperaturii maxime și a presiunii, ceea ce conduce, paradoxal, la creșterea nivelului de particule și la reducerea eficienței arderii și, deci, la un consum mai mare de combustibil. O dată acceptată necesitatea post-tratării gazelor de eșapament, este clar că sistemul trebuie făcut să lucreze în așa fel încât să nu compromită eficiența procesului de combustie. Iar aici intervine opțiunea Iveco și FPT Industrial pentru noul sistem SCR Only.

Emisiile de particule sunt coborâte la nivelurile necesare prin intermediul unui filtru de particule cu regenerare continuă, aceasta fiind obținută prin intermediul nivelurilor de NOx și a temperaturii ridicate a gazelor. Regenerarea forțată a filtrului nu este necesară, în condiții normale de operare.

A fost proiectată o nouă generație de sistem SCR Zeolite perfect optimizată ca formă și masă, care constă dintr-o cutie compactă, conținând DOC (catalizatorul de oxidare diesel), DPF (filtrul de particule), SCR (catalizator de reducere selectivă) și CUC (catalizatorul de curățare). În aceeași unitate, se află și dispozitivele de injectare/mixaj de AdBlue, precum și senzorii de gaz de evacuare menționați anterior.

Rezultatul... este un vehicul comercial greu pe cât se poate de prietenos cu mediul înconjurător... și cu legile care vor intra în vigoare în 2014.

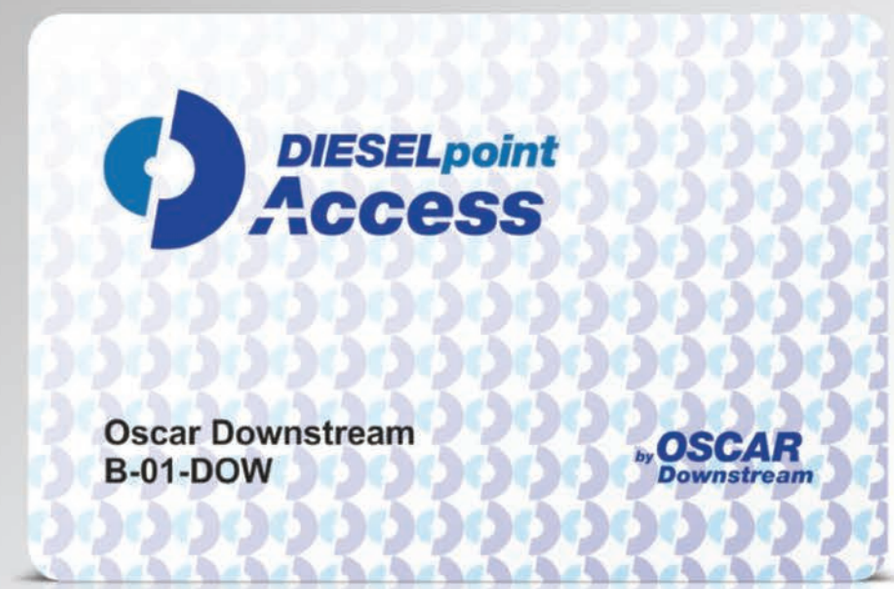
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Motoarele Cursor

Motor	Număr cilindri	Capacitate (l)	Turboîncărcător	Putere (kW/rpm)	Putere (CP)	Cuplu (Nm/rpm)
Cursor 9	6	8,7	cu waste-gate	228/2200	310	1300/1200
			cu waste-gate	243/2200	330	1400/1200
			cu waste gate	265/2200	360	1650/1200
			geometrie variabilă electronică	294/2200	400	1700/1200
Cursor 11	6	11,1	geometrie variabilă electronică	309/1900	420	1900/1050
			geometrie variabilă electronică	338/1900	460	2150/1050
			geometrie variabilă electronică	353/1900	480	2250/1050
Cursor 13	6	12,9	cu waste gate	302/1900	410	2100/1000
			cu waste gate	331/1900	450	2200/1000
			geometrie variabilă electronică	368/1900	500	2300/1000
			geometrie variabilă electronică	412/1900	560	2500/1000

by OSCAR Downstream
The Sense of Value

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



Reducerea costurilor

PARTENERIAT ACTIV

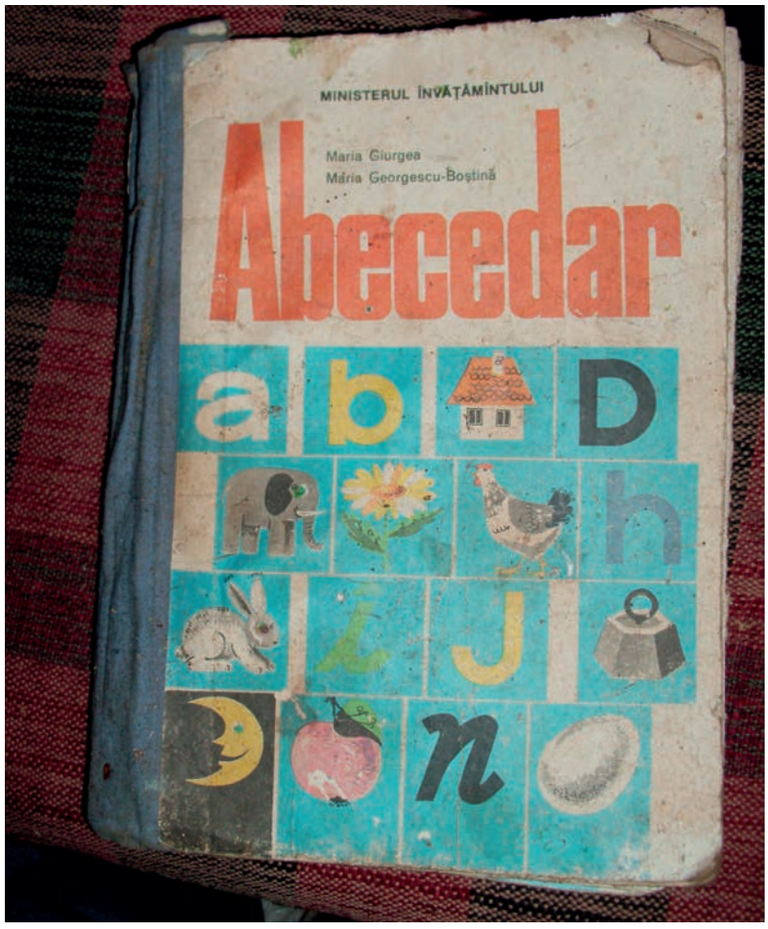
Liderul pieței pe segmentul stațiilor de incintă şi cel mai mare distribuitor independent de motorină din România, Oscar Downstream vine din nou în întâmpinarea cerințelor partenerilor săi implementând rețeaua națională de stații DIESELpoint Access amplasate pe principalele rute comerciale. Stația DIESELpoint Access este un concept „busines to business" de alimentare cu motorină pentru flote auto ale companiilor prin intermediul exclusiv al cardurilor personalizate. Prețurile flexibile, adaptate şi individualizate consumurilor fiecărui partener şi sistemul foarte simplu de monitorizare al alimentărilor fiecărui card DIESELpoint Access oferă beneficiarilor controlul strict şi reducerea eficientă a costurilor consumului de motorină. Partenerii Oscar Downstream care utilizează serviciul DIESELpoint Access obțin cu siguranță economii importante de timp şi resurse. În acest fel înțelege Oscar Downstream să răspundă cerințelor partenerilor săi.

DIESELpoint Access

Tel.: 0733 222 377
E-mail: card@dieselpointaccess.ro
www.dieselpointaccess.ro

BAC

Teoremă: oamenii se împart în trei categorii - oameni buni, oameni răi şi şoferi.
Demonstraţie: la Grupul Şcolar Auto din Drobeta Turnu Severin, judeţul Mehedinţi, nici un elev nu a promovat examenul de bacalaureat în sesiunea iunie 2011!
Q.E.D.!
Chestiunea expusă în teoremă a „beneficiat" de contestarea mea permanentă de-a lungul anilor. Nu mai este cazul!...



Io stau în București și pe la mine pe stradă „ieste" mulți „copi". Unii dintre ei „este" triști pentru că „nare" bani. Părinții lor „ieste" șomeri de mai mult timp și „daia" nu „poate" să le cumpere mâncare și altele. Da' iei „ie" șmecheri și se descurcă. „Ie" și unii mai proști care nu se descurcă... și mai „ie" și unii care „citește" cărți că cică o să fie mai „dăștepți" decât noi și o să se facă polițiști și avocați. Ete, „daia" nu mai pot io! Io să fac opt clase ca să pot să iau permisu', că nu ne mai lasă ăștia acu' fără opt clase, și dup-aia plec în Germania sau în Spania că mă descurc io p-acolo. Ce ăia „nare" și ei proștii lor? Cum fac optspe ani „marc" banu' și-mi iau permisu' „cămi ia" ai mei un „bemve" dă moare lumea și „pormă" îi văd io „păia" de ziceau dă mine… Ce parcă numai io vorbesc aiurea? O reporteriță zicea dă ăștia cu bacu' de anul asta că rezultatele a fost „labe"... Cre' că voia să zică slabe. Labe „ie" ăia de ne „conduce"... ce mare „bisnis" să știi carte?! Dac-arăți ca cruduleasa, poți să fii tâmpit cu caru', că te bagă la tembelizor să faci ceva acolo, ca să să uite toți tâmpiții la tine și să caște gura ca tembelii. Sau poți să joci în filme și să-ți tragi banu' să-ți iei țoale să moară dușmanii... Ete școală... cât am făcut mi-ajunge, știu să scriu, știu să mă semnez, banu' îl număr cu calculatoru', că mi-a luat tata de toate, de „ceam" nevoie mă uit pă net... ce altceva mai trebuie?... Vă place?

Genu' neutru

Domnul ministru al Învățământului din țara asta de tot rahatul (scuzați expresia!) numită România declara sus și tare că numitul cuvânt „coleg" este neutru. Domnule ministru, cuvântul „coleg" este de gen masculin, după cum ne învață gramatica limbii române, aia care nu se mai învață de mult în școlile românești și bănuiesc că nici în locurile din străinezia pe unde ați absolvit dumneavoastră ilustrele studii cu care vă mândriți, și anume: UN coleg, DOI colegi! Numai că eu fac parte din cea de-a treia categorie dintre cele în care se împart oamenii, iar dumneavoastră faceți parte din cea numită involuntar de reporterița amintită mai sus, ca atare lumea nu mă vede pe mine, ci pe domnia voastră! Nu-i așa că ne stă bine analfabeți?

Unii o feștelesc cu istoria și diplomația, ca onor prezidentul nostru, prilejuind gigantului de la răsărit ocazia de a ne mai trage un șut în fund, iar aliaților noștri tradiționali întrebarea dacă România este chiar în barca în care ar trebui să fie. Alții și mai inteligenți și mai cu bac-ul luat o feștelesc cu cifrele, confundând 31% cu 36%, ca domnul nos-

tru prim ministru pe linia de centură a orașului natal. Desigur, putem spune că este o omisiune. La fel de bine, putem să spunem însă că și minciuna prin omisiune este tot o minciună, dar ne luăm de toate nimicurile? Zău așa!

Insule şi cuiburi de barză

Mai sunt unii care o feștelesc cu drumurile pe care le tot construiesc și le modernizează de mai mare dragul. Luând exemplul borduriadei bucureștene, constructorii care au reabilitat sectorul de drum dintre Sibiu și Făgăraș, de exemplu, au desenat așa de bine insule pe asfalt la intersecțiile de pe traseu, încât au simțit nevoia să-și sublinieze realizările și, ca atare, au ridicat peste respectivele insule desenate cu vopsea alte insule din pietriș și borduri. Cel mai interesant lucru care ar putea să ți se întâmple pe sectorul respectiv de drum atunci când te afli într-o depășire ar fi acela să-ți apară brusc în față o asemenea insulă. Ai destul de multe variante. Una dintre acestea ar fi să ajungi cu mașină cu tot într-unul din nenumăratele cuiburi de barză aflate pe traseu, dar ăsta ar fi un atentat la ecologie, pentru că ar afecta existența berzelor, precum și la integritatea stâlpilor de beton aparținând companiilor energetice, ceea ce ar duce la procese nesfârșite cu acestea, fără șanse de câștig bineînțeles și, ca atare, ar trebui logic să te înfigi într-un zid din multele aflate pe marginea drumurilor, întrucât vechii locuitori ai zonei, în speță sașii, aveau prostul obicei de a-și construi casele în apropierea căilor de comunicație. Unde mai pui că le făceau și trainice! Vedeți unde duce analfabetismul? Procentele de promovabilitate raportate anul acesta cu ocazia examenului de bacalaureat sunt catastrofale, ceea ce înseamnă ori că generațiile succesive de români apărute de la balamucul din decembrie 89 încoace tind să se idiotizeze în mod accelerat, ori că generațiile succesive de profesori existente de la aceeași dată tind spre un tembelism absolut. Părerea mea este că nici una dintre variante nu este cea corectă și, dacă trebuie să căutăm un idiot notoriu sau un tembel absolut responsabil de ceea ce s-a întâmplat cu sistemul de învățământ din România, nu o putem face decât în interiorul clasei politice pentru care cuvântul „coleg“ este de gen neutru.

În umbra marelui URSs

Nu pot caracteriza sistemul de învățământ comunist, pentru că nu am termen de comparație, necunoscând un altul. Sistemul de învățământ promovat în Românica după ’89 este tot ceea ce doriți dumneavoastră să fie, numai un sistem capabil să scoată copiii din necunoaștere nu este! Eu am trecut, ca orice animal idiot care se naște la nouă luni în cadrul speciei umane, prin creșă, grădiniță, școala generală și, pe urmă, m-am oprit pentru că sistemul prevedea că, pentru a merge mai departe, este necesar un examen. Nu ești capabil să-l promovezi, rămâi cu alea opt clase sau înveți o școală de meserii. Ești capabil să promovezi examenul, mergi la liceu. Eu am promovat examenul! Și am ales să merg la un liceu industrial de transporturi, asemănător cu ăla de la Turnu Severin, în care anul ăsta nici unul dintre elevi nu a știut că 1+1=2. Numai că în școlile comuniste, așa comuniste cum erau ele, învățai carte! Acolo am învățat tot, sau aproape tot, din ceea ce trebuia să știu despre viitoarea meserie aleasă, acolo mi-am luat permisul de conducere după o practică de un an școlar și după un examen care n-a avut nici un fel de legătură cu viitorul „examen de tip Pitești“ din zilele noastre, acolo am putut să fac sport adevărat, și nu să fiu scutit pentru că mă doare în cot, și tot acolo am învățat limba franceză, istoria românilor și a altor neamuri, matematică, fizică, chimie, limba și literatura română, logică, adică aia care-i lipsește domnului Boc atunci când confundă 31 cu 36, precum și multe altele. Bineînțeles că am învățat să fac și multe prostii, dar alea erau inerente vârstei. Unii le fac și la vârste mai înaintate și din posturi de mare răspundere, precum președintele nostru care s-a apucat să zgândăre cu un băț ascuțit un urs care hibernează și nu prea!...

Ca să înţelegi...

După ce am terminat cu bac-ul, cu ăla de-l ratară tipii ăștia de astăzi, am susținut un alt examen și mi-am continuat studiile la un institut politehnic pe care l-am terminat cinci ani mai târziu, pentru că un an l-am avut ocupat cu satisfacerea stagiului militar. Cu Armata! Adică aia pe care analfabeții noștri conducători se luptă s-o desființeze și s-o dezonoreze pentru că n-o înțeleg. Trebuie spus că numai proștii aruncă lucrurile pe care nu le înțeleg! Ca să înțelegi Armata, trebuie să-ți cunoști istoria. Ca să-ți cunoști istoria, trebuie să știi să citești. Ca să știi să citești, trebuie să mergi la școală, unde trebuie să ai niște profesori interesați să te învețe. Ca să ai profesori buni, trebuie să ai o economie sănătoasă, care să-i susțină, întrucât aceștia nu creează nimic pe moment, iar rezultatele muncii lor se văd peste ani. Ca să ai o economie sănătoasă, trebuie să ai niște conducători politici care să nu fie indiferenți la soarta țării lor, niște manageri excelenți, un mediu de afaceri sănătos și un popor pentru care indiferența și indolența să nu fie carte de căpetenie. Avem noi așa ceva?...

Nu numai acești copii au ratat examenul de bacalaureat de anul acesta, ci întreaga noastră societate, în frunte cu ratații care ne conduc. Au ratat absolut toate examenele. Au ratat la construcția de autostrăzi, au ratat la elaborarea unor legi normale și echilibrate, care să fie valabile mulți ani fără modificări, interpretări sau discuții interminabile din cauza unei virgule puse greșit de un ratangiu la limba română, au ratat la dezvoltarea unui sistem sanitar eficient, au ratat peste tot și la toate materiile.

N-au ratat, însă, la pricopsirea proprie. Vă mai aduceți aminte?...

„Da’ iei ie șmecheri și se descurcă!“

Ei da, dar noi?

Laurenţiu MIREA,
şofer Electrica

România poate juca o carte importantă

Redirecționarea fluxului de mărfuri înspre Europa Centrală și de Est prin România, prin Portul Constanța, va determina câștiguri substanțiale în ceea ce privește costurile externe totale la nivel european (incluzând emisiile de carbon), conform raportului „CO_2 Reduction", emis de către European Gateways Platform.

Potrivit unui comunicat Archicom, calculând pe o perioadă de 10 ani, în cazul în care transportul este (re)direcționat prin România, valoarea economiilor va atinge în medie 74 milioane de euro pe an. Volumul de mărfuri prognozat de 1,47 milioane TEU va reprezenta în 2020 doar aproximativ 10% din volumul total de mărfuri destinat pentru Europa Centrală și de Est. „Luând în considerare poziția strategică a României și a portului Constanța, acest volum trebuie considerat ca fiind nivelul minim realizabil", precizează Archicom. Raportul analizează atât Costurile Totale Externe, precum și consecințele emisiilor de CO_2 în cazul redirecționării fluxurilor de mărfuri din Asia în Europa Centrală și de Est, prin România.

Țara noastră, prin Portul Constanța ca punct de intrare, este bine poziționată, având costurile totale de operare avantajoase (total cost of operation - TCO) și este atractivă din perspectiva activităților de asamblare sau a celor de tip VAL (Value Added Logistics) și VAS (Value Added Services). Poziția geografică a României și forța de muncă (calitate la costuri accesibile) reprezintă două elemente forte, conform Archicom.

Constanța stă bine la calcule

Costurile logistice totale de debarcare pentru produsele care trebuie să fie distribuite în Europa Centrală și de Est indică faptul că România (prin Constanța, ca punct de intrare a mărfurilor) are un avantaj competitiv față de alte porturi, cum ar fi Portul Koper din Slovenia (vezi tabelul). Calculele au fost realizate în baza rezultatelor analizelor efectuate de institute europene de renume și în funcție de evaluările detaliate ale fluxurilor de transport, care pot fi redirecționate în Europa Centrală și de Est printr-o rută directă, prin intermediul portului Constanța.

„Portul Constanța trebuie să își maximizeze eficiența, cu scopul de a-și menține și dezvolta poziția sa competitivă. Toate activitățile portuare sunt prognozate să crească, iar cea mai mare creștere se așteaptă în sectorul containerelor, dezvoltare anticipată odată cu implementarea proiectului European Gateways Platform“, consideră Gerard Kuijs, CEO Archicom.

Există costuri diferite în funcție de nivelul de poluare, în conformitate cu standardele Uniunii Europene. În transporturi, costurile totale externe vor crește. Deoarece emisiile de CO_2 ocupă un loc special în cadrul Acordului de la Kyoto, se consideră că este important să se calculeze, de asemenea, efectele emisiilor de CO_2 în cadrul configurațiilor specifice fiecărui lanț de aprovizionare. Rezultatele globale sunt semnificative și reprezintă motive foarte puternice pentru Europa să accelereze investițiile în infrastructură, în România.

Costurile logistice totale de debarcare (euro/100.000 TEU)

	Port Rotterdam	Port Koper	Port Constanța
Port	300.000	150.000	300.000
Depozitare	332.750	132.000	77.450
Distribuție	1.768.775	1.295.235	1.036.825
Total	2.401.525	1.577.235	1.414.275
Diferență		824.290	987.250

Costurile totale de debarcare combină toți factorii de cost din supply chain de la furnizor la client. ***Sursa: Archicom***

2,1 milioane TEU până în 2025

Specialiștii Archicom consideră că România poate atrage până în 2025 un volum de mărfuri de aproximativ 2,1 milioane TEU, volum de marfă destinat activităților comerciale și de distribuție, folosind țara noastră drept hub. Este important de menționat faptul că aceste valori fac referire la un nou trafic și noi activități și nu la activitățile existente. Între anii 2011-2012 volumul de mărfuri preconizat se limitează la 50.000 TEU, cu o majorare de până la aproximativ 400.000 TEU în 2015. Prognoza presupune că măsurile legislative de susținere care fac referire la comerț și logistică sunt puse în aplicare în 2011, cum este cazul amânării TVA-ului, subiect discutat acum cu autoritățile de resort.

„Amânarea TVA-ului este o practică comună în cadrul UE și reprezintă o amânare a plății, nu anularea acesteia. Este o măsură care facilitează comerțul de produse cu destinații finale necunoscute (trendul este de a poziționa componentele/piesele în apropierea pieței de distribuție și de a asambla produsele finale în ultimul moment). Important este să se asigure că, atunci când se aplică amânarea TVA-ului, companiile nu încearcă să se sustragă de la plata acestuia. Introducerea acestei măsuri legislative va permite întreprinderilor să aleagă ruta Constanța ca poartă de intrare pe piața europeană. România va încasa sume importante provenite din taxele vamale“, a declarat Gerard Kuijs. În consecință, fluxurile de mărfuri care intră acum în Europa prin porturile din Nord-Vest, vor intră în Europa prin România. Acest lucru va duce la câștiguri semnificative pe plan european, în ceea ce privește costurile externe (inclusiv emisiile de CO_2), așa cum rezultă și din analiza detaliată a studiului „CO_2 Reduction“.

Archicom este o companie româno-olandeză, specializată în domeniul logisticii și al lanțurilor de aprovizionare, cu o experiență de 20 de ani în susținerea și consilierea companiilor din Europa, Asia și Statele Unite în domeniul logistic și imobiliar. Expertiza logistică Archicom variază de la design, în cazul depozitelor, până la studii complexe de (re)proiectare și distribuție pentru actorii din supply chain. Portofoliul nostru de clienți este format din companii internaționale, active în domeniul en-gros, producție, retail, depozitare, transport și dezvoltare imobiliară.

Mai multe informații pe www.archicom.nl.

European Gateways Platform

European Gateways Platform (EGP) este un parteneriat public privat dintre guvernul olandez și companiile româno-olandeze active în domeniul infrastructurii și logisticii. EGP consideră cooperarea româno-olandeză ca pe un parteneriat foarte puternic, capabil să genereze servicii logistice și comerciale eficiente Europei. Activitățile EGP din România sunt gestionate de Robin Martens, Director General al Archicom.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Un proiect cât 20.000 de camioane

700 de trenuri între 2008 şi 2011, 200.000 de vehicule expediate şi mai mult de 20.000 de camioane înlocuite de pe ruta România-Italia. Sunt cifre care rezumă parteneriatul de succes dintre Gefco şi Dacia.

Aniversarea a fost marcată în mod original printr-o călătorie a oficialilor celor două companii cu cel de-al 700-lea tren expediat în comun, unde a fost organizată inclusiv o conferință de presă. Trenul transporta 276 de vehicule de pe platforma industrială Mioveni către portul comercial Constanța. De menționat că logistica este una dintre cele mai importante activități din industria auto, asigurând atât materia primă pentru fluxul de fabricație, cât și transportul către destinația finală a mașinii, în mâinile clientului, Direcția Logistică fiind a treia entitate ca mărime în cadrul companiei Dacia. „Direcția Logistică este esențială pentru Dacia. Cei 600 angajați ai acestei direcții gestionează atât furnizarea de piese pentru producție, cât și distribuirea mașinilor către clienți. În 2010, Direcția Logistică a expediat 341.872 vehicule și alte peste 412.000 sub formă de colecții CKD, Dacia fiind uzina sursă care furnizează piese pentru celelalte 9 uzine care asamblează gama entry“, a declarat Jérôme Olive, Director General Automobile Dacia.

Dacia, parte a Grupului Renault, a devenit un veritabil succes la nivel mondial în decursul a șapte ani. În 2010, producătorul român a vândut 348.723 vehicule în toată lumea, iar în România și-a adjudecat din nou poziția de lider, cu o cotă de 31,7% din piață.

Christophe De Korver:

„Un tren cu 20 de vagoane are 700 metri și poate transporta 270 de mașini, putând fi descărcat în două ore. Formalitățile pentru el durează în total 10 ore din momentul în care a sosit, pentru că mașinile sunt verificate dacă au suferit daune atât pe tren, cât și după ce au fost parcate“.

Supply Chain
management center

Profesionalism, cariera, succes!

Un pas inainte pentru viitorul tau si al companiei tale!

Cursuri de perfectionare
Managementul logisticii si supply chain-ului
Managementul achizitiilor si stocurilor
Managementul depozitarii
Managementul trasportului si distributiei
Managementul operatiunilor

Cursuri IN HOUSE
Programe personalizate in functie de nevoile companiei dvs. in logistica si supply chain

Utilizati codul curs80 pentru a beneficia de o reducere de 80 de EURO la un curs de perfectionare de lunga durata*

Contact: 021.410.60.61 / 0752.248.161; marketing@supply-chain.ro
www.esupplychain.eu

*) Perioada de valabilitate a codului 15 iulie – 15 august 2011
Se poate utiliza un singur cod de discount /per curs

Dacia și-a „luat“ bilet de tren

Transportul multimodal a devenit esențial pentru Dacia după majorarea substanțială a expedițiilor internaționale, oferind în primul rând o soluție fiabilă de consolidare a acestora. În plus, potrivit lui Christophe De Korver, Director General Gefco România, costurile pe unitate transportată sunt mai mici decât în cazul transportului rutier, iar starea precară a infrastructurii rutiere pune într-o lumină mai bună infrastructura feroviară, în ciuda faptului că și aceasta este deficitară la capitolul calitate. „GEFCO a fost prima societate din România care a pus în practică această soluție

Logistica Dacia pe scurt

- Direcția Logistică are 600 angajați care asigură: programarea și organizarea industrială; securizarea aprovizionărilor; organizarea livrărilor de la furnizori; transportul pieselor și vehiculelor; expedierea colecțiilor către siturile de asamblare a modelelor din gama Entry.
- Renault Industrie Roumanie - International Logistics Network (RIR - ILN), centrul de logistică de la Mioveni echivalează cu o investiție pe 22,3 milioane euro, făcută de Renault între 2005 și 2008;
- Cifra de afaceri RIR - ILN a fost în 2010 de 573 milioane euro; în 2010 a expediat 837.036 mc de piese, echivalentul a 412.018 vehicule
- Flux aval piese: 125 camioane și 250 containere pleacă în fiecare zi către cele 9 uzine care produc X 90 din Maroc, Rusia, Iran (două uzine), Columbia, Africa de Sud, India și Brazilia.
- Flux amont piese: 1.750 camioane/săptămână
- Tipuri de fluxuri pentru transport aval vehicule:
  - Camion - România, Turcia, Europa Centrală și de Est (550 camioane/săptămână)
  - Tren - Europa de Vest (13 trenuri/săptămână)
  - Multimodal (tren - vapor) - Europa de Vest, Orientul Mijlociu, Țările Golfului și Africa

Gefco gestionează în prezent 200 de fluxuri active pe cale ferată, asigurând o acoperire geografică extinsă pentru soluţiile multimodale

- O legătură feroviară zilnică Vesoul-Kaluga, ce tranzitează Germania și Polonia (GEFCO a obținut susținerea pentru implementarea acestei legături prin programul de fonduri europene Marco Polo)
- Crearea unui joint-venture EMMA între Franța și Letonia pentru o soluție de transport multimodal între Letonia și Asia Centrală
- Transport combinat rutier-maritim-rutier, similar rutei Vigo - Saint-Nazaire
- Soluție de transport rutier-feroviar-rutier pentru fluxurile de piese de schimb între Paris și Madrid
- Legătură între Koper din Slovenia și Rusia, via Dobra în Slovacia
- Legătură tur/retur Germania - Turcia

feroviară pentru Dacia în 2008, soluție ce oferă mai multe avantaje: capacitate, mediu (impactul CO_2 și poluarea sonoră sunt diminuate), soluție adaptată nevoilor clientului. Sunt foarte mândru să văd zi de zi know-how-ul și expertiza câștigate de către echipa locală, din punct de vedere tehnic, calitate și mediu. Toate acestea fac din acest proiect un veritabil succes, reprezentând un exemplu în cadrul grupului GEFCO, în concordanță cu valorile sale“, a afirmat Christophe De Korver. Potrivit directorului general Gefco România, cele 200.000 de autoturisme transportate pe tren și nu pe cale rutieră reprezintă o economie de 17.000 tone CO_2.

De menționat că Gefco pregătește pentru Dacia și o soluție de aprovizionare cu piese de schimb pe calea ferată. Grupul francez dispune în prezent de o flotă de 3.500 de vagoane și din 2011 și în anii următorii va achiziționa câte 200 de vagoane noi în fiecare an.

În plus, în 2012, GEFCO va implementa lanțuri de aprovizionare pentru CKD (Completely Knocked Down, piese mecanice complet demontate), care îi vor permite să obțină fluxuri globale. Piese de schimb fabricate în întreaga lume - Europa, Asia și America de Sud - vor fi expediate către uzinele din afara Europei pe

→ Cooperare Dacia-Gefco 2008-2011

PDI, Transport Multi-Modal, Servicii aditionale

An	Fluxuri Outbound	Plan fluxuri
2008	Constanta : Feroviar / Rutier Monfalcone : Rutier	
2009	Constanta : Feroviar / Rutier Monfalcone : Feroviar / Rutier / Maritim	
2010-2011	Constanta : Feroviar / Rutier Monfalcone : Feroviar / Rutier / Maritim Turcia : Feroviar / Rutier / Maritim Iran : CKD	

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.

calea ferată și maritimă, toate acestea în sistemul „Just-in-Time".

GEFCO este prezent pe piața din România începând din 2005. La nivel global, GEFCO este prezent în 150 de țări din lume și se clasează între primele 10 grupuri europene de logistică, cu o cifră de afaceri de 3,4 miliarde euro în 2010. În prezent, grupul utilizează în procent de 25% soluții alternative la transportul rutier, situându-se peste media europeană (17%). Specializat în logistica auto și în cea industrială, GEFCO controlează complexitatea fluxurilor multi-business, inter-domenii și inter-țări. Grupul oferă un serviciu de control centralizat al proiectului, care permite clientului să aibă o singură persoană de contact și implementează fluxuri de transport multimodal dedicate, proiectate în mod special pentru clienții săi, așa cum este legătura între Madrid și Paris pentru Unilever. Principalii clienți ai GEFCO sunt Renault, Dacia, L'Oréal, Ikea, Michelin, Philips, PSA.

Istoric & cifre cheie Dacia

1966: Construcția Uzinei de Automobile Mioveni
1968: Semnarea contractului de licență între Dacia și Renault; Lansarea modelului Dacia 1110 (licența Renault R8)
1998: Obținerea certificării ISO 9001; Fabricarea autoturismului cu numărul 2.000.000
1999: Dacia devine o marcă a Grupului Renault
2004: Lansarea modelului Dacia Logan
2005: Record absolut de producție: peste 172.000 de unități; Inaugurarea Centrului de Export CKD
2008: Lansarea modelului Dacia Sandero
2009: Lansarea Declarației de Mediu Dacia
2010: Lansarea primului vehicul de teren Dacia, Dacia Duster
2011: Fabricarea a 4.000.000 de vehicule la Uzina Dacia de la începutul activității sale

Cristina TOBESCU
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

Nagel Group acţionar la Whiteland Logistics

Grupaj sub temperatură controlată pe cai mari

Whiteland Logistics pregăteşte un serviciu de grupaj de mărfuri sub temperatură controlată către destinaţii din întreaga Europă, după ce un pachet de 25% din acţiunile companiei a fost preluat de Nagel Group. Conducerile celor două companii au anunţat tranzacţia în cadrul unei conferinţe de presă desfăşurate la începutul lunii iulie.

Potrivit lui Andrei Rusu, General Manager Whiteland Logistics, serviciul de grupaj ar trebui să devină funcțional din iarnă și va fi construit pe baza rețelei grupului german. „Rețeaua noastră funcționează în 16 țări. Oferim un sistem unic la nivel european, cu patru niveluri de expediție a mărfurilor, sub patru regimuri de temperatură. Putem expedia un carton, un palet, camion parțial sau complet, pe patru categorii de temperatură: mărfuri congelate, mărfuri proaspete, mărfuri sub temperatură controlată (cum ar fi ciocolata și margarina) și la temperatură ambientală“, a afirmat Bernhard Heinrich, CEO Nagel Group, precizând că există inclusiv posibilitatea de urmărire a mărfii pe internet de către client. „Parteneriatul dintre cele două companii înseamnă pentru Nagel Group oportunitatea de intrare pe piața românească, iar pentru Whiteland Logistics - utilizarea rețelei europene a grupului german. Astfel, rețeaua de distribuție a acestui parteneriat se întinde de la Marea Neagră până în Spania și din Sicilia până în Nordul Europei. Pot fi importate produse din Vestul Europei până în Est, iar producătorii din Vest au posibilitatea să aducă produsele, sub temperatură controlată, în România, și există o soluție logistică pentru aceasta“, a mai arătat Bernhard Heinrich.

Istoria parteneriatului

Reprezentanții Nagel Group au admis că au primit deja cereri

Bernhard Heinrich, CEO Nagel Group:

„Schimbul de mărfuri între Europa de Vest și Europa Centrală și de Est a crescut foarte mult iar România este a doua țară ca mărime în Europa de Est după Polonia. Considerăm că piața românească are foarte multe oportunități și un potențial foarte ridicat și că va avea loc o relansare a ei."

concrete din partea unor clienți privind crearea unei rețele de distribuție în România, dar nu au dorit să precizeze numele lor până la încheierea contractelor.

De altfel, Andrei Rusu este optimist cu privire la rezultatele pe care le va înregistra Whiteland Logistics în urma schimbării structurii acționariatului, mișcare de la care se așteaptă la o majorare a numărului clienților. „Estimăm o creștere ușoară, de aproximativ 10%, a cifrei de afaceri datorită atragerii de noi clienți. Dar la fel de bine se poate întâmpla ca dintr-un singur client să reușim o dublare a cifrei de afaceri", a apreciat el.

Potrivit lui Peter Haak, membru în boardul Nagel Group, colaborarea dintre cele două companii a început în 2004 pentru ca, în 2008, să fie demarate negocierile privind preluarea acțiunilor. În toată această perioadă, au fost făcute însă expediții comune. Peter Haak nu a exclus majorarea în viitor a participației pe care grupul german o are la Whiteland Logistics, subliniind că 25% este o cifră bună pentru început. „În cadrul negocierilor, am discutat o serie întreagă de aspecte. Suntem foarte mulțumiți de colaborarea cu această companie din România. Astfel, avem acces la piața românească. Iar pe de altă parte, realizăm o legătură pentru firmele românești cu rețeaua noastră din Europa. Pentru început, vom vedea cum putem să întărim această rețea comună, după care vom decide dacă vom mări participația sau nu, dacă va fi cazul."

Și directorul general Whiteland Logistics a menționat, în același context, că va fi dezvoltată o strategie comună de abordare a pieței, în continuarea celei avute până acum, dar, de data aceasta, cu extensii europene. Vom trece de la nivel național la acțiunea comună la nivel european.

Whiteland Logistics și Nagel Group

Whiteland Logistics este parte a grupului Whiteland înființat în 1994, fiind lider pe piața românească în logistica integrată la temperatură controlată. Compania a înregistrat în 2010 o cifră de afaceri de 7 milioane de euro, are 280 de angajați și operează, pe lângă depozitul din București, un număr de 11 platforme cross-docking amplasate strategic în țară, asigurând un lanț frigorific de aprovizionare și distribuție neîntrerupt. Whiteland Logistics operează conform cerințelor HACCP, fiind în curs de certificare TUV ISO 22.000.

Nagel Group a înregistrat în 2010 o cifră de afaceri de aproximativ 1,4 miliarde de euro și dispune de 90 de locații proprii în Europa și de 9.600 de angajați, suprafața totală de depozitare operată de grupul german ridicându-se la 710.000 mp. Grupul a mișcat, anul trecut, în fiecare zi, circa 4.400 de camioane, numărul expedițiilor ridicându-se la 85.000.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

James Kodor, acţionar Whiteland Logistics:

„Nu există date certe privind piața de logistică sub temperatură controlată. Ceea ce putem face este să estimăm la modul general piețele de vânzări. De exemplu, piața de lactate este de 1,2 miliarde, iar cea de carne este de trei ori mai mare. În funcție de aceste vânzări, putem estima în medie și niște cantități de marfă."

Andrei Rusu, director general şi acţionar Whiteland Logistics:

„În domeniu, domină serviciile logistice asigurate în cont propriu de către producători, cu o medie de 70%. Au existat foarte mulți producători care au apelat la fonduri europene pentru producție și în cadrul proiectului au inclus și partea de depozitare și distribuție. Și-au cumpărat mașini și, până când nu expiră perioada de 5 ani prevăzută în condițiile de alocare a fondurilor europene, sunt obligați să nu facă nimic altceva cu mașinile decât să își transporte propriile produse. Au o capacitate de transport substanțială, dar gradul de încărcare a acestor vehicule este minim și total ineficient. Dacă ar apela la noi, ca prestatori de servicii, cu siguranță că i-ar costa mult mai puțin. Dar sunt constrânși încă de obligațiile contractuale pentru banii europeni."

Premiul European pentru Excelenţă în Logistică 2011

Semiremorca 2 în 1

European Logistics Association (ELA) a acordat în 2011 premiul pentru soluţii inovatoare în logistică firmei Badertscher Badi Transport AG pentru o invenţie revoluţionară: o semiremorcă ce poate transporta şi lichid şi paleţi.

Proiectul denumit „Reproiectare pentru dublă utilizare a autovehiculului“ a fost caracterizat de membrii juriului ca prezentând un „nivel ridicat de inovare“, o „soluție foarte originală“, care permite „reducerea semnificativă a costurilor, fapt demonstrat“, sau - într-un singur cuvânt - „genial“. Concret, este vorba despre un vehicul care poate asigura, cu modificări minime, transport de marfă combinat, lichid și paleți, ceea ce duce la o îmbunătățire a raportului cost-eficacitate, emisii mai mici de CO_2 și descongestionarea autostrăzilor.

Transportă şi lapte vrac, dar şi paleţi

Cu această inovație, inventatorul și omul de afaceri Urs Badertscher a câștigat Premiul European pentru Excelență în Logistică 2011 acordat de ELA, organizația umbrelă a asociațiilor europene logistice naționale. Noutatea constă în faptul că utilizând doar câteva ajustări, în mai puțin de 3 minute, unei semiremorci i se poate schimba utilitatea de la transportul de lichide, la transportul de paleți. Un astfel de vehicul s-ar integra perfect în lanțul logistic, în condițiile în care vo-

lumul de investiții s-ar reduce semnificativ. În plus, raportul cost-eficacitate poate fi îmbunătățit în mod substanțial, cu până la 40%, în comparație cu transportul tradițional, conform câștigătorilor premiului ELA. Majorarea permanentă a prețurilor la combustibili și a taxelor, coroborată cu necesitatea de a reduce masiv emisiile de CO_2 fac din această invenție o soluție pe termen lung pentru transportatori, mai ales că, datorită ei, se reduce numărul kilometrilor parcurși fără încărcătură. După mai mulți ani de operațiuni de testare încheiate cu succes la compania de transport Badertscher, specialiștii în logistică și transporturi din Europa sunt de părere că acest nou sistem poate fi implementat și la nivelul altor companii de profil. Potrivit ELA, în Europa, potențialul acestei invenții este imens, pentru că, în fiecare an, cantități mari, de peste 130 de milioane de tone de lapte, pe an, sunt transportate în sistem vrac pe distanțe lungi. ELA precizează că Premiul European pentru această semiremorcă cu dublă utilizare confirmă faptul că poți face mult cu puțin. Practic, semiremorca reprezintă un „doi în unu“ - o investiție extrem de eficientă, reducând costurile și poluarea la aproape jumătate. De menționat că un raport ideal cost-eficiență poate fi realizat la un număr de 150.000 - 180.000 km pe an.

Exemplu de calcul de eficiență, conform Badertscher Badi Transport AG:

- **Investiția în două vehicule - aproximativ 500.000 euro**
- **Investiția în semiremorca cu dublă utilizare - aproximativ 310.000 euro**
- **Avantajul este de 190.000 euro, adică aproximativ 38% din investiția clasică.**

Fișă tehnică

Greutatea totală:	40 t
Capacitate de încărcare (inclusiv echipament):	22 t
Volum rezervor lapte:	24.000 l
Zona de marfă:	13.360 x 2.470 mm (33 paleți)
Înălțimea zonei de marfă:	2.700 mm
Înălțime cu cisterna ancorată:	1.800 mm
Dispozitiv de răcire:	Maxima 1.300 Micros

Important succes economic

Ca urmare a unei astfel de investiții, perioadele de rambursare sunt îmbunătățite, riscurile legate de investiții sunt mai mici și vor rezulta și creșteri de lichidități. Semiremorca cu dublă utilizare face parte din inovațiile logistice care se vor vedea în viitor pe autostrăzile europene. Un astfel de vehicul poate înlocui o cisternă dar și o semiremorcă pentru paleți, investițiile fiind reduse substanțial fără ca acest lucru să se vadă în calitatea serviciului de transport. Făcând o comparație cu o semiremorcă normală, pierderea capacității de încărcare de aproximativ 2,5 t reprezintă un factor minor.

Provocarea

Urs Badertscher deține de peste 20 de ani o companie de transport lapte. „Când te lovești zi de zi de greutăți, este nevoie să vii cu astfel de idei pentru a face față“, a afirmat el. „În Elveția, se transportă multe produse lactate și lapte către centre de prelucrare din Europa de Est și de Vest, dar problema era la întoarcere când camioanele nu puteau să vină decât goale înapoi, pentru că foarte rar se găsea marfă lichidă de transportat, așa că era necesară o soluție pentru a putea încărca paleți la întoarcere.“ Soluția a fost găsită de către Urs Badertscher prin montarea unui rezervor în formă dreptunghiulară într-un recipient din plastic solid și apoi dezvoltarea unui sistem de ridicare a acestuia care să fie ușor de utilizat, să aibă pierderi de spațiu mici și totul să se desfășoare în siguranță, indiferent de condițiile meteo.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Performanțele semiremorcii

- **Poate transporta 20 - 23 de tone de lapte pe zi, pe o distanță de 250 km**
- **Poate transporta 33 de paleți cu produse lactate pe o distanță de 350 km în fiecare zi**
- **Poate opera peste 300 de zile pe an**

BEST PRACTICES

Sistemul de integrare IT în Portul Valencia

Un nou studiu de caz, preluat de Supply Chain Management Center de pe www.bestlog.org pentru revista Ziua Cargo, arată cât de importantă este configurarea unui sistem IT eficient pentru întreaga activitate desfășurată în Portul Valencia.

Transferabilitate

Această tehnică poate fi utilizată în orice industrie deoarece constă în integrarea și comunicarea cu toți agenții implicați în supply chain. Aceștia au nevoie de o modalitate comună de comunicare (de exemplu, EDI). În general, această modalitate de lucru poate fi utilizată în orice zonă geografică. Este foarte relevantă în porturi datorită distanței între diverși agenți. Nu există probleme privind utilizarea tehnicii în companiile mici, însă, uneori, poate fi prea costisitoare.

Relațiile dintre diferiți agenți din port pot fi uneori complicate. Jucătorii implicați în proces sunt agenți de încărcare și expediții precum și diverși alți operatori (case de expediție, agenții maritime, cărăuși etc). În general, lipsește standardizarea în zone precum raportarea, sistemele IT și procedurile utilizate de acești agenți. Mai mult, procesele sunt ineficiente și, uneori, se realizează manual, vizibilitatea în supply chain este redusă semnificativ, neexistând integrare cu sistemele back-office.

Pe de altă parte, creșterea constantă a traficului de containere din portul Valencia a atras o creștere paralelă a volumului de servicii conexe și, în special, a transportului rutier.

Această situație schimbătoare a atras suprataxarea procedurilor anterioare și a practicilor și a evidențiat cât de necorespunzătoare erau ducând la dorința de înlocuire a acestor practici prin alte metode, în cadrul cărora soluțiile tehnologice să joace un rol cheie în identificarea zonelor cu potențial de perfecționare.

Aceste noi metode trebuiau să se adreseze nevoilor și să rezolve probleme precum:

- Managementul complexității
- Concurența agresivă între porturile maritime de top, cauzată de numărul ridicat de companii ce utilizau rutele de transport maritim
- Industrie fragmentată cu un număr mare de agenți
- Capacitatea de manipulare a unor volume maxime de transporturi containerizate
- Conformitatea cu reglementările de securitate și siguranță
- Nevoia de informații precise în planificare și operațiuni.

Standardizarea lipsea, în general, și în cazul sistemelor utilizate de agenți. Mai mult, creșterea considerabilă a traficului de containere a atras după sine creșterea volumului de servicii logistice și a operațiunilor din port. Pentru a fluidiza procesele și operațiunile, portul Valencia a decis să creeze un nou sistem IT pentru coordonarea tuturor agenților ce operează în port.

valenciaportpcs.net reprezintă o platformă web de servicii creată pentru coordonarea tuturor agenților implicați în procese logistice maritime. Această platformă IT integrează următoarele:

1. Serviciile EDI furnizate de platforma portuară
2. Serviciile oferite de SIC (sistemul de informații și comunicații)
3. Serviciile maritime oferite de cărăuși.

Pe scurt, platforma oferea o gamă de opțiuni disponibile tuturor agenților implicați în logistica portuară.

Era necesar să se întâmpine cerințele agenților și utilizatorilor. Utilizatorii au nevoie de procese simplificate de business, care să nu-i oblige la schimbări în cadrul sistemelor pe care le utilizează și care să nu le schimbe relațiile cu partenerii.

Soluția

valenciaportpcs.net reprezenta rezultatul unei game largi de procese menite să îmbunătățească productivitatea comunității portuare ce utiliza sistemul IT. Platforma web dezvoltată pentru a satisface nevoile portului Valencia reprezenta o dezvoltare și îmbunătățire a SIC (Sistemul Comunitar de Informații) și aplicațiile bazate pe EDI pentru schimbul de informații între agenții comunității portuare și a Autorității portuare din Valencia.

valenciaportpcs.net își propunea să devină principalul instrument suport pentru operațiunile între agenții menționați mai sus prin:

- Modernizarea managementului logisticii: angajarea în schimburi standardizate de informații pentru a facilita procedurile admi-

nistrative și de business și operațiunile cu privire la transporturile de mărfuri din portul Valencia.

- Optimizarea integrării port maritim-terestru: prin dezvoltarea integrării existente între comunitatea portuară și serviciile de transport rutier atât pe partea de „terestru“ (cu operatorii de transport rutier) și pe partea de „mare“ prin integrarea cu cărăușii de top ai lumii prin intermediul INTTRA și GT Nexus. Aceasta însemna ca utilizatorii să poata vizualiza întregul lanț al transporturilor pe website.

- Interconectarea porturilor asociate: crearea de opțiuni de integrare cu alte porturi asociate mai accesibile, facilitând astfel operațiunile și schimbul de informații între comunitățile portuare.

Faptul că valenciaportpcs.net acoperea business-ul și tranzacțiile maritime, portul și operațiunile a constituit un alt pas înainte în evoluția sistemelor informaționale portuare.

Noul sistem IT integra toți agenții implicați în operațiunile logistice din port, rezolvând problemele de coordonare din zona încărcării și descărcării mărfurilor. Instrumentul oferă informații cu privire la procesele logistice precum:

- Maritime: lansarea și confirmarea documentației conform procedurilor, cu privire la tranzacții, confirmarea rezervărilor și instrucțiuni la livrare.

- Portuare: procesele electronice implicate în port cu privire la comenzi telefonice, produse periculoase, declarații de expediție pre-încărcare și declarații centralizate.

- Terestru: procesarea comenzilor de transport, acceptarea transporturilor și livrarea comenzilor precum și comenzile de încărcare pentru transport feroviar.

Provocări

Provocarea 1: Integrarea tuturor agenților ce operau în port.

Provocarea 2: Necesitatea creării unei noi aplicații pentru integrarea sistemelor IT utilizate de agenți cu noul serviciu web pentru a transfera și pentru a include informația oferită de agenți.

Provocarea 3: Dezvoltarea pe termen lung și acceptarea proceselor nu putea demara înainte ca sistemul să fie implementat, ceea ce însemna că urma să dureze o perioadă până când comunitatea să recunoască valoarea noului sistem.

Provocarea 4: Portul Valencia este o instituție publică; aceasta însemna că pentru implementarea proiectului PAV trebuia să depășească aspecte procedurale, administrative și legale, care au adăugat complexitate procesului de dezvoltare a software-ului.

Pe lângă serviciile administrative, valenciaportpcs.net oferea, de asemenea, opțiuni de natură operațională. Aceste servicii operaționale și logistice includeau:

- Urmărire și trasabilitate completă: acest serviciu permitea utilizatorilor platformei să obțină informații privind livrările precum statusul transporturilor, transbordare sau documente procesate. Sistemul le permitea, de asemenea, integrarea informațiilor în propriile sisteme, pentru a le putea pune la dispoziția clienților. Pe lângă accesibilitatea din aplicația client și prin mesaje electronice, serviciul era disponibil pentru secțiunea privată a paginii web valenciaportpcs.net, permițând utilizatorilor să obțină informații privind livrările lor, oricând și de oriunde.

- Controlul calității: serviciul oferea informații de la diferiți agenți implicați în transport cu privire la conformitatea cu garanțiile oferite de Portul Valencia și, de asemenea, cu managementul calității oferit chiar de utilizatorii platformei. O serie de rapoarte de activitate a fost, de asemenea, creată pentru a furniza grafice privind volumele utilizate pentru fiecare serviciu și privind numărul tranzacțiilor întreprinse prin intermediul valenciaportpcs.net.

Lecţii învăţate şi factori de succes

Lecția 1: Integrarea tuturor agenților ce operează în port duce la îmbunătățirea productivității și ajută la sporirea eficienței.

Lecția 2: Procesele fără erori ajută la reducerea costurilor.

Lecția 3: Integrarea diverselor sisteme și asigurarea bunei funcționări a acestora înseamnă siguranță și rapiditate.

Beneficii

Înlesnirea accesului la toate informațiile logistice integrate (maritim, portuar, terestru) a dus la îmbunătățirea performanței operațiunilor (îmbunătățirea calității și a serviciilor oferite clienților), tranzacții eficiente, acces de la o singură sursă și comunicarea cu cărăușii ca și caracteristici cheie ale proiectării moderne a portului din Valencia. Sistemul a devenit mai ușor de utilizat mulțumită celor două metode de integrare: mesagerie electronică în cadrul aplicațiilor destinate utilizatorilor într-o aplicație exclusivă adresată clienților.

- Portul a devenit mai eficient și flexibil, iar customer service-ul s-a îmbunătățit. Serviciile portuare au devenit mai valoroase, informațiile fiind furnizate mai rapid și cu mai multă siguranță.

- Productivitatea s-a îmbunătățit datorită standardizării tuturor agenților; mai mult, șoferii de camioane și alți agenți și-au sporit productivitatea datorită informațiilor mai exacte, timpii de așteptare și erorile s-au redus.

- Sistemul a dus la îmbunătățirea proceselor și la reducerea documentației. În plus, disponibilitatea unor informații mai exacte a dus la reducerea costurilor. Optimizarea proceselor a avut, de asemenea, un impact pozitiv asupra costurilor.

Din punct de vedere al mediului

- Informațiile devenind sigure, s-au putut reduce sau optimiza timpii de așteptare și numărul de camioane, micșorându-se, de asemenea, emisiile de gaze cu efect de seră.

- De câte ori un port sporește numărul de operațiuni și numărul de containere deplasate, este necesar să se construiască mai multe docuri și clădiri. Această nevoie a fost redusă mulțumită optimizării utilizării locațiilor existente.

Din punct de vedere social

- Reducerea timpilor de așteptare la terminale și a congestionării au dus la scăderea emisiilor poluante

- Reducerea poluării fonice datorită scăderii numărului de camioane din port și a congestionării.

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

Limitări

Nu există limitări din punct de vedere al eficienței și integrării companiilor. Problemele apar în momentul în care această tehnologie este abordată de o companie mică. Așa cum am menționat mai sus, companiile trebuie să investească sume importante pentru a obține acest nivel al tehnologiei și, uneori, nu au această posibilitate.

GTI Logistic s-a extins

Mihai Iancu

Într-o perioadă în care lumea privește investițiile cu mare reticență, cei de la GTI Logistic și-au mărit suprafața utilă în București de la 2.500 la 5.500 mp prin achiziția unui nou depozit.

Noua locație se află tot în sudul capitalei, în zona Berceni, și este destinată activității de cross-docking, care se desfășura până acum în depozitul din Popești-Leordeni. Totodată, în această nouă locație, au fost mutate și birourile firmei.

Specificații

„Ideea noului depozit ne-a venit pentru că acela vechi s-a cam umplut și nu am mai avut loc să facem cross-docking. A trebuit să căutăm urgent un depozit nou și a fost singurul disponibil rapid. Este destul de greu să găsești un spațiu așa repede și, mai ales, în această zonă. Nu am dorit în zona Militari pentru că majoritatea clienților noștri importanți sunt în această zonă, de Sud, și atunci nu avea rost să mergem în zona de vest sau nord-vest ca să mărim costurile de operare. În urmă cu doi ani, am început să facem și operațiuni logistice, și acolo a fost creșterea. La nivel de cross-docking, lucrurile s-au dus un pic în față, cu 5-6 procente, în comparație cu anul trecut“, ne-a spus Mihai Iancu, director general GTI Logistic. Noul depozit are șapte

docuri și o ușă la nivelul solului, lucru foarte important pentru că multă marfă sosește în timpul zilei, cu dube de 1,5 t. Ca suprafață, noua locație are 3.000 mp, fiind mai mare decât cea din Popești-Leordeni (2.500 mp). La acești 5.500 mp din București se adaugă încă 1.000 mp în țară, mai exact 500 mp în Bacău și 500 mp în Deva.

Viitorul apropiat

Optimismul este cuvântul de ordine în cadrul GTI Logistic, iar expansiunea nu se oprește la acest nou depozit. „Sperăm să reușim anul acesta să demarăm un proiect la care ne-am gândit în urmă cu doi ani, și anume să acoperim și zona de nord a Transilvaniei. Clujul este destul de scump, dar în zona Turda sau Alba cred că putem găsi ceva. Distribuția o facem prin hub-ul din Deva și acoperim zona până la Oradea, dar și nordul țării și deja este cam aglomerat“, a spus Mihai Iancu. Lichiditățile reprezintă o problemă în continuare pentru că „s-au mărit termenele de încasare, clienții plătesc din ce în ce mai greu, după multe insistențe și notificări. În urmă cu 3-4 ani, lucram cu 7 zile termen de plată, iar acum trebuie să fii prea optimist să speri că obții 30 de zile“, a continuat directorul general GTI Logistic. Această dublare a spațiului de depozitare a atras după sine mai multe lucruri - s-au făcut și se fac în continuare angajări; a fost dublat numărul de utilaje. „Prin această nouă locație, aducem avantaje și clienților noștri. Mai exact, nu se va mai sta la cozi pentru încărcare/descărcare. De la 4 ore, să nu stai nici 5 minute... este un mare plus, pentru că toți ne luptăm, de fapt, cu timpul - vrem ca totul să se desfășoare imediat. În principiu, acest nou depozit ne-a împărțit în două, mărind un pic costurile. Plănuiesc ca la anul să ne mutăm într-un depozit de 10.000 m. Nu e simplu, va trebui să ne facem niște calcule să fim siguri că nu îl luăm să îl ținem gol, dar până atunci mai este timp. Momentan, trebuie să trecem cu bine peste acest an. De asemenea, vrem să demarăm și activitatea de casă de expediții. Anul acesta, am început să facem și rute de internațional, am ieșit și în Ungaria și în Bulgaria“, a afirmat Mihai Iancu.

Gânduri de flotă nouă

Pentru a putea face o comparație corectă, cei de la GTI Logistic au avut un proiect pilot, vizavi de cele două hub-uri din țară. „Pentru unul dintre ele am folosit camioanele proprii și pentru celălalt închiriate. Deși am ieșit cu niște costuri ceva mai mari la camioanele proprii, este mai convenabil per total, pentru că astfel putem asigura o calitate mai bună a serviciilor. Noi avem în plan și achiziția de camioane, dar să vedem cum o să ne descurcăm financiar. O să începem achiziționarea de camioane proprii pentru hub-ul din Bacău. Este o investiție bună în camioane proprii, ținând cont că lunar intră clienți noi. Am încercat să menținem același nivel de servicii, în ciuda crizei, și astfel oamenii au aflat de noi. De exemplu, și dintre colaboratorii noștri vechi, când cineva se mută la altă companie, automat și firma nouă va lucra cu noi. Încercăm acum să deschidem niște rute zilnice în Moldova, care vor avea livrarea a doua zi“, a spus Mihai Iancu. Planurile celor de la GTI Logistic sunt pline de optimism și pe seama majorării pieței față de anul trecut, chiar dacă procentajul creșterii este destul de mic, sub 10%.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

FM Logistic Customer Day Event

Industria farmaceutică externalizează logistica

Logistica pentru industria farmaceutică și îmbunătățirea continuă a serviciilor de logistică au reprezentat punctele pe care s-a pus accentul cu ocazia zilei clienților organizată de FM Logistic la Clubul Diplomaților, în cadrul unui eveniment care a inclus, de asemenea, momente de divertisment.

„FM Logistic a intrat pe piața logisticii pentru industria farmaceutică în România și în Polonia", a arătat Cătălin Olteanu - Heel, precizând că, pentru a acumula experiență în acest domeniu atât de specializat, grupul francez a preluat în 2010 unul dintre jucătorii majori europeni din distribuția de medicamente, Aexxdis. De altfel, Jean Francois Fusco, Pharmaceutical General Manager Europe al Aexxdis FM Health Supply Chain, a prezentat la București o serie de studii de caz, care scot în evidență know-how-ul pe care compania îl deține în acest domeniu atât de specializat.

Aexxdis FM Health Supply Chain este prezent în 14 țări, dispune de 60 de centre de distribuție, care totalizează 2,22 milioane mp, ce permit depozitarea produselor din industria farmaceutică la temperatură ambientală sau controlată, în condiții de securitate 24/7. Aexxdis asigură servicii de logistică atât pentru producție, cât și pentru clinici, spitale, laboratoare, farmacii, cabinete medicale și chiar livrări direct către pacienți. De asemenea, compania acoperă toate modurile de transport în condițiile de trasabilitate și securitate pe care le impune industria farmaceutică.

FM Logistic România asigură în prezent servicii logistice pentru Sanofi Aventis și Roche.

Clienţi noi, expertiză europeană

„Îi avem deja clienți pe Sanofi Aventis și Roche și ne pregătim pentru un al treilea și un al patrulea

Externalizarea activităţii de logistică este un subiect discutat cu mare atenţie în industria farmaceutică, unde presiunea pe costuri a crescut în ultimul timp. „În această perioadă, au loc tenderuri în domeniu, mult mai multe decât în alte sectoare. Noi am participat la 3-4 de la începutul anului", ne-a declarat Cătălin Olteanu - Heel, General Manager FM România.

Invitații FM Logistic au putut călători, timp de câteva ore, în Mexic, prin intermediul picturii și al dansului, Customer Day Event dovedindu-se o zi în care utilul și plăcutul s-au îmbinat perfect.

client. Noi le asigurăm, din punct de vedere al calității serviciilor de logistică, un standard mult mai ridicat decât wholesalerul", a arătat managerul general FM Logistic, subliniind că tendința la nivel global este de externalizare a activității logistice, producătorii de medicamente fiind mult mai atenți cu privire la recuperarea investițiilor și optând pentru variante în care să își facă singuri managementul afacerii și care să ofere un control bun al livrărilor de medicamente în mod direct către spitale, clinici sau lanțurile de farmacii. „Atunci când îl eviți pe wholesaler, ai nevoie de cineva către care să externalizezi logistica. În acest context, am apărut noi pe piață", a precizat Cătălin Olteanu - Heel, subliniind încă o dată importanța expertizei pe care Aexxdis o furnizează FM, care face posibilă dezvoltarea pe acest segment.

Reamintim, Sanofi-Aventis și FM Logistic în România au încheiat în 2010 un parteneriat ce include servicii de management al platformei de depozitare în conformitate cu cerințele și normele europene GSP (Good Storage Practices) și GDP (Good Distribution Practices) corespunzătoare produselor farmaceutice, incluzând servicii logistice de recepționare, depozitare, manipulare și pregătire pentru expediție, precum și gestionarea informatică a fluxurilor de produse. Platforma specializată FM din Chiajna, unul dintre cele mai moderne centre de distribuție de pe piața farmaceutică din România, este în prezent singurul depozit utilizat pentru distribuția produselor Grupului Sanofi-Aventis fabricate în România, precum și a celor fabricate în Uniunea Europeană și Turcia. Valoarea investiției Aexxdis FM Health Supply necesară adaptării depozitului FM Logistic conform reglementărilor și standardelor farmaceutice a fost de peste 700.000 de euro.

Cristina TOBESCU
cristina.tobescu@ziuacargo.ro

MĂSOARĂ-ŢI cunoştinţele de logistică! (20)

Câştigătorii lunii IUNIE

Oana Laura Mărculescu, Marlena Feraru și Cristi Dobrișan

Ei au fost aleşi prin tragere la sorţi din cei 17 concurenţi care au răspuns corect la întrebările lunii iunie. 41 de persoane au participat la etapa a 19-a a concursului de logistică.
Lista concurenților care au răspuns corect: Adrian-Năstase Vlase, Marlena Feraru, Elena Drăguşin, Oana Ciortea, Oana Laura Mărculescu, Cristi Dobrișan, Livia Grindea, Sorin Cervis, Ion Surcel, Alexandra Buzoianu, Elena Petre, Mihai Burcin, Sorin Dan Teriteanu, Carmen Marinache, Sabina Farcas, Mugurel Florin Ungureanu și Roland Jorz.

Concursul de cunoştinţe generale în domeniul logisticii lansat de ZIUA CARGO şi compania de consultanţă şi training în logistică Supply Chain Management Center continuă cu etapa a 20-a. În fiecare lună, publicăm 3 întrebări tip grilă, pentru ca, în luna următoare, să dăm publicităţii variantele corecte de răspuns. Câştigătorii sunt stabiliţi prin tragere la sorţi dintre persoanele care răspund corect.

Întrebările lunii IUNIE (etapa 19) şi răspunsurile corecte:

1. Care este scopul contractului de depozit?

a. Preluarea mărfii depozitate
b. Vânzarea mărfii depozitate la momentul oportun
c. Conservarea mărfii depozitate, în vederea restituirii ei, în natură, la cererea deponentului - CORECT
d. Conservarea mărfii depozitate, în vederea vânzării ei de către depozitar

2. Care este scopul asigurării calității în activitatea de depozitare?

a. Creșterea productivității
b. Atingerea celui mai bun nivel de calitate a serviciului - CORECT
c. Satisfacerea angajaților
d. Minimizarea personalului implicat

3. Regula 6:1 se aplică pentru:

a. Pardoseli perfecte în plan orizontal - CORECT
b. Pardoseli cu denivelări ușoare
c. Pardoseli înclinate

Întrebările lunii IULIE (etapa 20)

1. Cel mai cunoscut instrument de analiză ce ne arată atât mediul intern cât și cel extern se numește:

a. Diagrama Cauză Efect
b. Analiza Pareto
c. Analiza SWOT
d. Curbă de învățare

2. Ca un obietiv să fie SMART, acesta trebuie să fie:

a. Specific, Măsurabil, Abordabil, Relevant, Încadrat în Timp
b. Specific, Motivant, Adevărat, Realizabil, Temporar
c. Stimulant, Măsurabil, Abordabil, Realist, Tangibil
d. Nici unul din cele de mai sus

3. În ce etapă a proiectului putem vizualiza progresul proiectului.

a. Inițierea
b. Planificarea
c. Execuția
d. Monitorizarea și controlul

Fiecare întrebare are un singur răspuns corect. Puteți răspunde până pe 10 august, 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 nostru www.ziuacargo.ro, pe pagina dedicată concursului. Câștigătorul ediției din iulie și variantele corecte de răspuns vor fi publicate în numărul din august al revistei ZIUA CARGO.

Premiile sunt oferite de

HENKEL OTZ GTI URSUS BREWERIES

Oprescu are 3 variante de autostradă suspendată

SUPERVIZAREA CONSTRUIRII AUTOSTRĂZILOR

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România a semnat 3 contracte de supervizare a unor tronsoane de autostradă de pe Coridorul IV Pan-european. Astfel, Asocierea SC VIA DESIGN SRL - OMICRON-AMEPRO SA - SC CONSITRANS SRL a câștigat licitația pentru supervizarea lucrărilor de construire ale Autostrăzii Nădlac - Arad și drum de legătură. Valoarea contractului este de 20.701.075,48 lei, fără TVA. Asocierea SC SEARCH CORPORATION SRL/CONSULGAL - CONSULTORES DE ENGENHARIA E GESTAO SA a câștigat licitația pentru supervizarea Autostrăzii Lugoj - Deva Lot 1 km 0 - km 27,4. Valoarea contractului este de 18.356.577,68 lei, fără TVA. Asocierea S.C. CONSITRANS SRL/SC VIA DESIGN SRL/OMICRON-AMEPRO SA a câștigat licitația pentru supervizarea lucrărilor de proiectare și execuție a tronsonului de autostradă Orăștie - Sibiu, Loturile 1,2,3 și 4 pe o lungime de 82 km. Valoarea contractului se ridică la 31.590.226,51 lei fără TVA. Finanțarea celor 3 contracte este asigurată prin Fondul de Coeziune (85%) și de către Guvernul României (15%).

9 OFERTE PENTRU CENTURA DE SUD A CRAIOVEI

La licitația pentru construirea Variantei de Ocolire a municipiului Craiova-Sud, au depus oferte 9 firme și asocieri:
1. Puentes Y Calzadas Infraestructuras SLU
2. Asocierea Grupo Impresarial Magenta SA - Assignia Infraestructuras SA - Confort SA
3. Alpine Bau GmbH
4. Asocierea SECOL - Societa Edile Construzioni e Lavori SpA - SECOL Romania SRL
5. Romstrade SRL
6. Asocierea Monteadriano Engenharia e Construcao SA - Erpia SA
7. Asocierea Viales Y Obras Publicas SA - Trustul de Autostrăzi, Drumuri și Poduri AG SRL
8. Asocierea Delta ACM 93 - Lena Engenharia e Construcoes
9. Asocierea Constructii Erbasu SA - Az Virt LLC

Valoarea estimată a contractului este de 47.261.211 lei, fără TVA. Lungimea șoselei de centură este de 6,28 km (1 x bandă/sens) și va face legătura între DN6 București-Craiova-Timișoara-Cenad și DN65 Pitești-Slatina-Craiova. Proiectul este finanțat de către Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) - 69,25% și de Guvernul României - 30,75%.

9 CONSTRUCTORI SE BAT PENTRU CENTURA MIHĂILEŞTI

CNADNR anunță că următoarele firme au depus oferte în cadrul licitației pentru contractul de execuție lucrări Varianta de Ocolire Mihăilești:
1. Contrat Ingenieria Y Obras SA
2. Asocierea Strabag SRL - Straco Grup SRL
3. Asocierea Sociedade de Construcoes Soares da Costa SA - Dimar SRL
4. PA & CO International SRL
5. Alpine Bau GmbH
6. Asocierea Imob Lux Construct SRL - Arcion SA Construcciones - Eurovia Construct International SA
7. Excover SL
8. Asocierea Constructii Erbasu SA - Az Virt LLC
9. Asocierea Viales Y Obras Publicas SA - Trustul de Autostrăzi, Drumuri și Poduri AG SRL

Valoarea estimată a contractului este de 44.258.659 lei, fără TVA. Proiectul are ca scop realizarea unei variante de ocolire cu o lungime de 3,18 km (2 x benzi/sens) pentru DN6 București-Alexandria. Proiectul este finanțat de către Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) - 69,25% și de Guvernul României - 30,75%.

10 OFERTE PENTRU DN6 FILIAŞI - CIOCHIUŢA

La licitația pentru contractul de execuție a lucrărilor de finalizare a reabilitării secțiunii de drum DN6 Filiași - Ciochiuța, km 268,3 - km 297 și km 297,3 - km 298, au depus oferte următorii constructori:
1. Asocierea Confort SA - Monteadriano Engenharia e Construcao SA
2. Asocierea Puentes Y Calzadas Infraestructuras SLU - Contrat Ingenieria Y Obras SA
3. Copisa Constructora Pirenaica SA
4. Alpine Bau GmbH
5. Asocierea SECOL - Societa Edile Construzioni e Lavori SpA - SECOL Romania SRL
6. JV Porr Technobau Und Umwelt AG - Hidroconstructia SA
7. Romstrade SRL
8. Asocierea Imob Lux Construct SRL - Arcion SA Construcciones
9. Asocierea Doprastav - CCCF
10. Asocierea Constructii Erbasu SA - Az Virt LLC

Valoarea estimată a contractului pentru reabilitarea celor 29,2 km este de 103.273.431,15 lei, fără TVA. Proiectul este finanțat de la Bugetul de stat.

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

Oprescu are 3 variante de autostradă suspendată

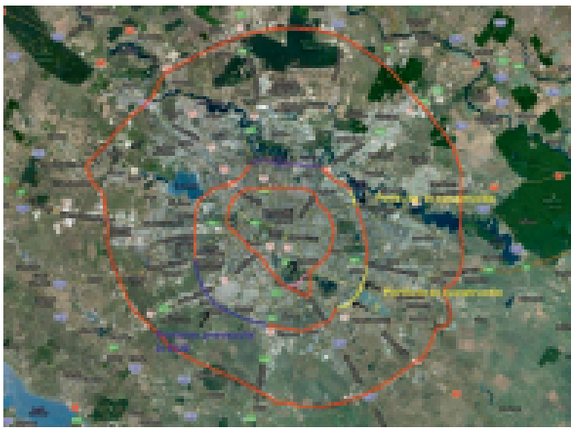
Sorin Oprescu a lansat în dezbatere publică trei variante ale autostrăzii suspendate pe care a promis-o bucureştenilor în 2008. Artera va închide inelul median de circulaţie pe zona de nord a oraşului, va avea o lungime de 16,5 km şi va face legătura cu autostrăzile A1, A3, cu DN1 şi DN7.

Cea mai spectaculoasă - și mai scumpă, de 1,4 miliarde de euro - dintre variante cuprinde un tunel de 2 km pe sub parcul Herăstrău, iar cea mai simplă, cu tot traseul la sol, cu ocolirea parcului, costă 500 de milioane de euro.

„Cine vorbea cu neîncredere despre autostrada suspendată, acum are la dispoziție un proiect cu trei variante concrete, pe care îl lansăm în dezbatere publică. Îl voi începe în primul mandat și îl voi termina, cu sprijinul bucureștenilor, în al doilea“, a declarat Sorin Oprescu la lansarea proiectului.

La rândul său, Sorin Gabrea, președintele Comisiei de Urbanism, a declarat că este nevoie de consultare publică, fiind vorba despre o investiție complexă. „Acest sistem va prelua aproximativ 60.000 de vehicule pe zi, dintre care 8.000 de pe inelul principal, reprezentând circa 15% din traficul care tranzitează zona centrală“, a spus arhitectul.

Închiderea inelului median pe partea de nord presupune construirea de pasaje supra și subterane, căi de rulare la sol cu 3 benzi pe sens, buclări, noduri rutiere și tuneluri. Dezbaterea publică se referă, de fapt, la Planul Urbanistic Zonal (PUZ) și a studiului de prefezabilitate privind închiderea inelului median pe arcul nordic, între Șos. Colentina și Șos. Virtuții, unde va fi construită autostrada suspendată. La elaborarea acestor documentații au lucrat cinci firme: SC Ecoterra SRL, SC Proiect București, SC Metroul SA, SC Western Outdoor SRL și Alpha Studio, cărora Primăria Capitalei



le-a plătit 15.797.000 de lei (aproape 3,8 milioane de euro). Vor fi șapte tronsoane care urmează să închidă inelul median în zona de nord a Bucureștiului.

De la 12 km la 55 km

Inițial, primarul general anunțase că viitoarea autostradă suspendată va avea 12 km, va fi construită pe tronsoane, iar „realizarea primelor două tronsoane va începe de unde își varsă mașinile autostrada Ploiești-București, și de acolo trece peste DN1 și se duce până undeva în spatele Casei Presei, până la Poligrafiei, unde se unește cu Jiului. De aici urmează al doilea modul, care trece peste Chitila Triaj și peste Giulești. Autostrada suspendată se va opri la Lacul Morii, unde va face legătura cu autostrada A1“. În vara lui 2010, Consiliul General al Municipiului București a aprobat scumpirea investiției cu aproximativ 4 milioane de euro, de la 15.750.000 de lei la 33.347.320 de lei, bani necesari comandării unor PUZ-uri și studii de fezabilitate.

Însă vizita din China, de la începutul acestui an, i-a schimbat planurile lui Sorin Oprescu. În primul rând, autostrada suspendată s-ar putea numi „drum expres“, deoarece „legea nu dă voie să construiești o autostradă în interiorul orașului“. Consorțiul chinez Shanghai Construction Group s-a arătat interesat să investească în tot inelul median al Capitalei, a anunțat primarul general. Oprescu estima atunci costurile investiției la 700-800 de milioane de euro, banii urmând a fi recuperați din exploatarea autostrăzii suspendate, calculați pe un anumit număr de ani. Întregul inel median va avea o lungime de 55 km și va fi situat la o distanță de circa 8-10 km față de centrul Bucureștiului, iar „drumul expres va fi și suspendat, și pe pământ, păstrându-și același traseu“, mai spunea Sorin Oprescu în martie.

Pentru finalizarea lucrărilor la inelul median mai trebuie realizate străpungerile Nicolae Grigorescu-Olteniței, Alexandriei - Strada Brașov și supralărgiri pe strada Turnu Măgurele-Luică și Fabrica de Glucoză. Porțiunea pentru zona de nord a Capitalei - adică autostrada suspendată - va avea traseul pe Șos. Colentina, Str. Gherghiței, Străpungerea A3, Șos. Pipera, B-dul Aerogării, DN1 - Chitila sau Calea Griviței, B-dul Constructorilor sau Chiajna, cu punct final în Șos. Virtuții. Dacă va trece prin Chiajna, șoseaua va trebui construită suspendat. Însă, practic, traseul va rămâne în mare parte același, indiferent de cele 3 variante.

Traseu la nivelul solului, supraterana și pe sub Herăstrău

Prima variantă prevede ca întregul inel median pentru zona de nord a Capitalei să se realizeze la nivelul solului, cu ocolirea parcului Herăstrău și construirea de pasaje supraterane în principalele intersecții.

A doua variantă presupune construirea unei autostrăzi suspendate și subtraversarea parcului Herăstrău printr-un tunel de 2 km. Intrarea în subteran se va face în zona Aerogării, iar ieșirea, în spatele Casei Presei, aproape de strada Tipografilor. În zona Lacul Morii se ia în calcul fie supratraversarea caii ferate, fie construirea autostrăzii pe lângă lac. Amplasarea autostrăzii suspendate se va face de-o parte și de alta a căii ferate, cu 3 benzi de circulație pe sens.

A treia variantă implică trecerea șoselei pe sub parcul Herăstrău și DN1, cu amplasarea ambelor sensuri ale inelului median la nord de calea ferată, iar la sud cu modernizarea arterelor existente.

Soluția agreată de arhitecți este varianta de ocolire a parcului Herăstrău prin zona de nord, la sol. „Inelul să fie paralel cu calea ferată și să se despice în două, cu trei benzi către nord și trei benzi către sud“, susține arh. Vlad Carnavali. Aceasta este, de altfel, și cea mai puțin costisitoare, de numai 500 milioane euro. Însă, indiferent de varianta aleasă, lucrările de construire nu pot începe decât după aprobarea, de către Consiliul General, a PUZ-ului și a studiului de fezabilitate.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Noua Serie C de la New Holland

La expoziţia de la Samoter de la începutul acestui an, cei de la New Holland şi-au lansat noua Serie C de excavatoare pe şenile.

Au fost prezentate două modele din noua serie C, E265C și E305C, cu o greutate operațională cuprinsă între 27 și 31 t, ce duc productivitatea dar și performanțele la un alt nivel.

Inovaţiile noii serii C

Noile motoare cu tehnologie Tier 4 oferă mai multă putere și o îmbunătățire de până la 10% în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil. Totodată, avem și un nou sistem hidraulic care își pune și el amprenta asupra productivității, reușind să crească nivelul acesteia cu până la 10%. Un alt element de noutate este cabina ce are sistemul de protecție ROPS/FOPS, dar și un grad mai ridicat de confort grație noilor joystick-uri de comandă. Nici șasiul nu a scăpat de modificări, acesta fiind ranforsat pentru a-i crește fiabilitatea.

Caracteristicile noii tehnologii Tier 4

Cele două noi modele oferă o combinație între tehnologia SCR și noul motor, dezvoltată de FPT Industrial, și care se poate traduce ca un sistem de post tratare a gazelor ce descompune noxele în azot și apă printr-o reacție chimică, folosindu-se AdBlue. Procesul de ardere a fost optimizat astfel încât să nu fie nevoie și de montarea unui filtru de particule. Rata medie a consumului de AdBlue este de 5% din combustibil, astfel încât rezervorul de AdBlue trebuie umplut cam la 4-5 plinuri ale rezervorului de combustibil. În ca-

Display-ul color, amplasat ergonomic, sporește confortul operatorului.

bină există un avertizor acustic și unul vizual, pe noul display color prin care operatorul utilajului poate fi anunțat când nivelul de AdBlue scade. Tehnologia SCR optimizează procesul de combustie pentru eficiență maximă, permițând motorului să optimizeze ceea ce face el cel mai bine, să genereze putere.

Sistemul hidraulic

Reproiectarea sistemului hidraulic a cuprins pompele principale, bobina solenoid și supapele, fapt care a crescut semnificativ manevrabilitatea utilajului precum și eficiența hidraulică. Noul sistem folosește pompa hidraulică 100% în toate aplicațiile și minimizează pierderile datorate frecării dar și scăderilor de presiune, rezultând o productivitate mai mare. Randamentul hidraulic ridicat împreună cu noile motoare cresc productivitatea cu până la 10% în termeni de metri cubi pe oră. Introducerea unui nou mod de funcționare, ECO, îmbunătățește și mai mult economia de combustibil, cu 10% comparativ cu seria B.

Noua cabină Evo

Această cabină a primit o serie de îmbunătățiri în ceea ce privește ergonomia și controlul, un display color și un joystick mai receptiv. Noile amortizoare de cabină reduc vibrațiile cu 30% în timpul mersului și cu 50% în timpul utilizării efective. Și izolarea fonică este una de excepție, confortul operatorului fiind mult îmbunătățit. Datorită noii forme a geamului de pe partea dreaptă a cabinei și a camerei montate în spate, vizibilitatea nu reprezintă vreo problemă pentru noua Serie C. Cele două noi modele din această serie sunt disponibile într-o varietate de configurații, cu protecții și ranforsări, pregătite de aplicații de carieră sau demolări.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Faţă în faţă

Pentru mai bine de 50 de ani, podul Lake Pontchartrain Causeway din Louisiana (SUA) a deţinut recordul de cel mai lung pod deasupra apei din lume. Dar chinezii nu puteau să nu îşi bage şi ei coada, mai ales că, în ultima vreme, au căpătat şi experienţă, şi gust pentru mega-structuri.
La data de 30 iunie 2011, a fost inaugurat, în China, un pod peste golful Jiaozhou, omologând un nou record de lungime, conform Guinness Book of World Records. Dar americanii au ceva de comentat în sensul ăsta şi nu recunosc noul record, susţinând că lungimea efectivă peste apă a podului chinezesc este mai mică decât a celui american.

Jiaozhou Bay Bridge

Tip:	rutier
Traversează:	golful Jiaozhou
Conexiune:	între districtele Qingdao și Huangdao, China
Designer:	Shandong Gaosu Group
Design:	pod pe cabluri
Material:	beton pretensionat
Lungime totală:	42,58 km
Data inaugurării:	30 iunie 2011
Trafic zilnic anticipat:	30.000 vehicule

Jiaozhou Bay Bridge

Jiaozhou Bay Bridge este localizat în Estul provinciei chineze Shangdong și traversează golful Jiaozhou. Deschis la data de 30 iunie 2011, podul reduce distanța rutieră dintre Qingdao și Huangdao. Are o lungime de 42,5 km, ceea ce a atras omologarea Guiness World Records pentru cel mai lung pod peste apă din lume.

Construcția acestui pod a durat numai patru ani, peste 10.000 oameni fiind implicați în lucrări, în mai multe schimburi. Au fost folosite 450.000 t oțel și 2,3 milioane mc de ciment. Conform celor declarate de designer, Jiaozhou Bay Bridge poate suporta cutremure de magnitudine mare, taifunuri și coliziuni cu nave de mari dimensiuni. Podul este susținut de 5.000 piloni și are o lățime de 35 m, dispunând de șase benzi de circulație și două benzi laterale de urgență.

Acest proiect a reprezentat, confom presei de afaceri chineze, o investiție de peste 10 miliarde yuan (1,5 miliarde USD).

În aceeași zi, a fost inaugurat, în apropiere, și tunelul Qing-Huang, care este considerat parte a proiectului general dezvoltat în zonă, sub denumirea de Jiaozhou Bay Connection Project. Acesta are o lungime de 9,47 km și are o porțiune subacvatică. Construcția acestui tunel a început pe data de 27 decembrie 2006.

Lake Pontchartrain Causeway

The Lake Pontchartrain Causeway constă din două poduri paralele, care traversează lacul Pontchartrain, din Sudul statului Louisiana, SUA. Cel mai lung dintre cele două poduri este de 38,45 km și a fost listat, așa cum am precizat, de câteva zeci de ani, ca deținător al recordului de lungime la categoria sa.

Ideea unui pod peste acest lac datează din secolul 19, în zonă funcționând, până la jumătatea anilor '30 ai secolului trecut, o linie de feribot. În anii '20 a apărut ideea de a se crea o insulă artificială conectată de „uscat" printr-o serie de poduri. Finanțarea proiectului trebuia să se realizeze prin vânzarea de locuri de casă pe această insulă. Proiectul începe să ia formă în 1948, prin crearea unei comisii speciale de către autoritățile locale.

Podul original era un arc cu două benzi de circulație, în lungime de 23,86 mile (aproximativ 38,30 km), deschis circulației în 1956 și reprezentând o investiție de 30,7 milioane USD. Pe 10 mai 1969, a fost deschis un al doilea pod paralel, cu 150 m mai lung decât cel original, cu un cost de 26 milioane USD.

Causeway a avut întotdeauna o taxă de pod. Până în 1999, au fost colectate taxe pe ambele direcții. Pentru a descongestiona malul sudic al lacului, au fost eliminate taxele pe podul nordic, taxele fiind schimbate de la 1,5 dolari pe ambele sensuri, la 3 dolari pe podul sudic. Deschiderea portului a fost de natură să reducă timpul de tranzit către New Orleans cu 50 de minute.

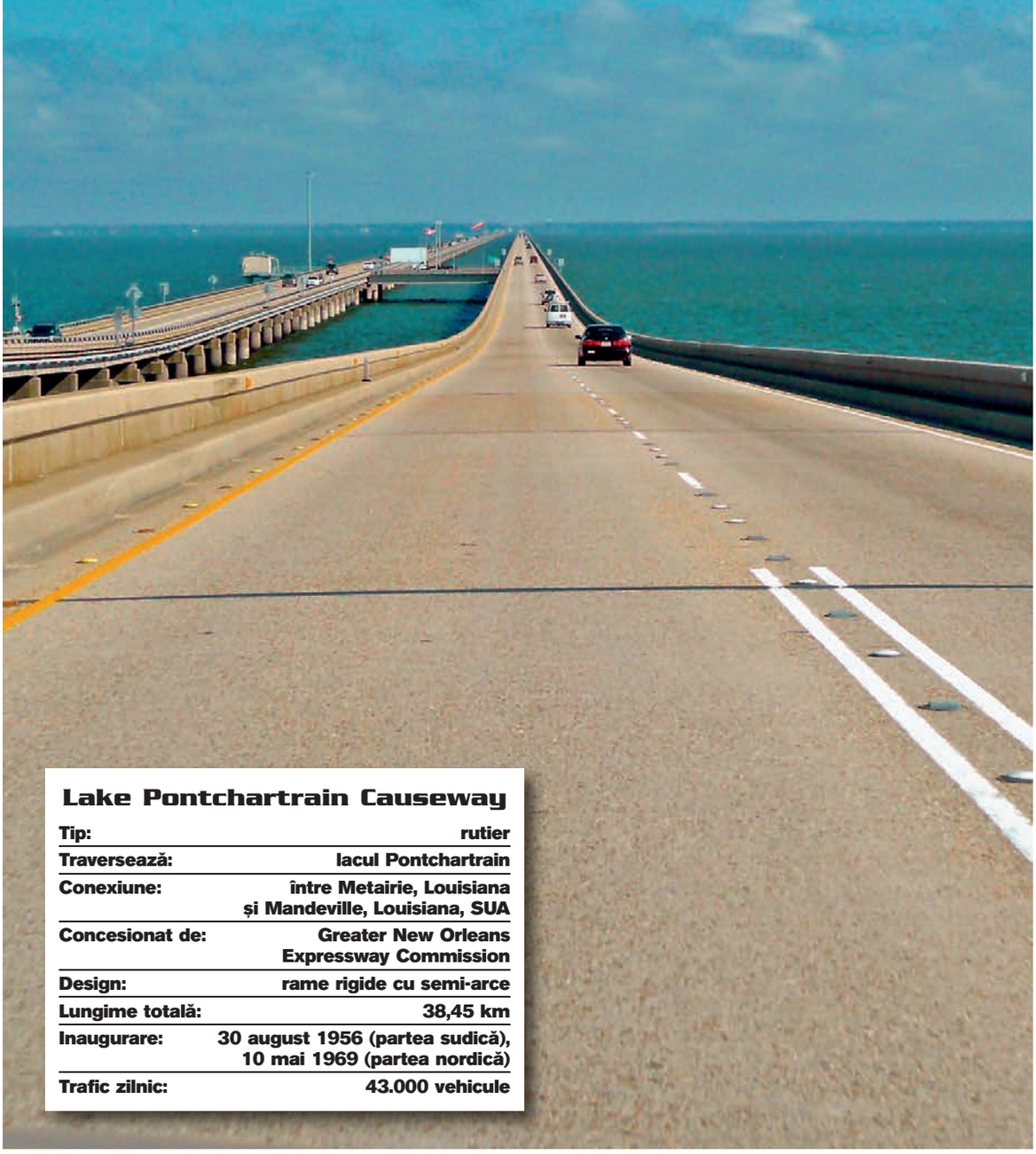
După Uraganul Katrina, de pe 29 august 2005, podurile au suferit stricăciuni, dar numai superficiale, fundațiile structurale ale complexului rămânând intacte. Traficul normal s-a reluat pe data de 19 septembrie a aceluiași an.

Duelul celor două poduri

După cum am amintit și în deschiderea acestui material, americanii, deținători ai recordului de lungime la categoria poduri peste apă de peste o jumătate de secol, nu sunt gata să renunțe la acest titlu fără „luptă". Lake Pontchartrain Causeway contestă decizia Guinness și încă se folosește de acest titlu, având la bază un argument desprins din însăși definiția categoriei. Astfel, americanii susțin că ar trebui luată în considerare lungimea efectivă a podului PESTE apă, fără a fi socotite la calculul recordului lungimile de pod care se arcuiesc peste uscat. Astfel, Jiaozhou Bay Bridge se pare că are o lungime peste apă de 25,5 km, în timp ce Lake Pontchartrain Causeway are nu mai puțin de 38,28 km de lichid la „picioare". Totuși, lungimea de 25,5 km pretinsă de reprezentanții Causeway nu a fost confirmată de către chinezi și nu se știe cum au ajuns americanii la o asemenea cifră.

Dar, până una-alta, cu toate controversele, Guinness stă tare pe poziții, iar trofeul rămâne la chinezi: Jiaozhou Bay Bridge cu 42,58 km.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro



Lake Pontchartrain Causeway

Tip:	rutier
Traversează:	lacul Pontchartrain
Conexiune:	între Metairie, Louisiana și Mandeville, Louisiana, SUA
Concesionat de:	Greater New Orleans Expressway Commission
Design:	rame rigide cu semi-arce
Lungime totală:	38,45 km
Inaugurare:	30 august 1956 (partea sudică), 10 mai 1969 (partea nordică)
Trafic zilnic:	43.000 vehicule

„Liberalizarea“
- mai aproape ca niciodată

COFFEE SHOP LA TINE ACASĂ

Între 7 iulie și 4 octombrie 2011, cumpărăturile la OMV aduc clienților puncte bonus și posibilitatea de a achiziționa sistemul de băuturi și accesoriile NESCAFE® Dolce Gusto® la prețuri reduse cu până la 46%, în toate stațiile OMV din România. Colecția include șase produse elegante, de cea mai bună calitate. În afară de designul deosebit, toată gama de sisteme de băuturi NESCAFE® Dolce Gusto® se distinge prin presiunea profesională de 15 bar, care are ca rezultat mai multă spumă și o cafea mai cremoasă.

Noua promoție se adresează tuturor clienților care achiziționează produse și servicii din stațiile OMV în perioada 7 iulie - 4 octombrie 2011. La fiecare 50 de lei cheltuiți la o singură tranzacție pentru autoturisme, clienții primesc un autocolant cu un punct bonus și talonul de participare la promoție. Mai mult, pentru fiecare alimentare de minim 50 de lei cu motorină OMV MaxxMotion Diesel sau benzină OMV MaxxMotion 100, se va acorda un număr dublu de puncte bonus. În cazul camioanelor, valoarea minimă a tranzacției este de 200 de lei.

PRODUSELE EXXONMOBIL SUNT CERTIFICATE CU LICENȚĂ DEXOS™

ExxonMobil a anunțat că principalele sale produse, inclusiv Mobil 1, sunt certificate la nivel global cu licență dexos™. Noile produse ExxonMobil cu licență dexos™ sunt în conformitate cu specificațiile General Motors pentru uleiuri de motor. Consumatorii le vor putea recunoaște după logo-urile dexos1™ și dexos2™ inscripționate pe etichete. Produsele îndeplinesc cerințele motoarelor diesel și pe benzină utilizate în automobilele GM din întreaga lume.
În plus, ExxonMobil a anunțat că a semnat un acord prin care va continua să fie furnizorul de lubrifianți pentru rețeaua din SUA a comercianților General Motors în următorii 5 ani, prelungind relația de peste 20 de ani a celor 2 companii de pe continentul american. Produsele ExxonMobil certificate dexos™ asigură o ofertă solidă de produse în ceea ce privește uleiurile de motor. Mobil 1, liderul pe piața mondială a uleiurilor de motor sintetice, este parte a acestei oferte cu uleiul Mobil 1 5W-30 certificat dexos1™ și Mobil 1 ESP 0W-40 cu licență dexos2™.

TREI PREMII PENTRU MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz a primit trei premii în urma studiului german aplicat posesorilor germani de autovehicule cu o vechime de peste doi ani. Astfel, Mercedes-Benz a primit premiu pentru Clasa C (automobil compact); pentru Clasa E (automobil de lux) și pentru Clasa M (SUV), fiind singurul producător auto care a înregistrat reușite în trei categorii diferite de automobile. Studiul se bazează pe mai mult de 17.000 de evaluări ale posesorilor și dealerilor asupra unui număr de 67 de aspecte specifice grupate în patru categorii de criterii de măsurare a satisfacției: atractivitatea autovehiculului (32%), care include performanța, designul, confortul și funcțiile; calitatea și fiabilitatea autovehiculului (26%); costurile de întreținere (22%), unde sunt incluse consumul, asigurarea și costurile de service/reparație; și calitatea serviciilor oferite în centrele de service ale dealerilor (20%).

DOUĂ OFERTE PENTRU METROREX

Metrorex a primit două oferte, de la companiile CAF (Spania) și Bombardier (Canada), pentru achiziția a 16 trenuri noi, valoarea estimativă a contractului fiind de 107,2 milioane euro. Anunțul de licitație a fost lansat în aprilie, iar noile trenuri urmează să circule pe Magistralele 1, 2 și 3. Contractul are o durată de 38 luni și este finanțat printr-un credit de la Banca Europeană de Investiții și bugetul de stat. Trenurile au în total 96 de vagoane și vor înlocui garniturile vechi de tip IVA. Achiziția celor 16 trenuri este inclusă, alături de alte 21 de garnituri, în acordul de împrumut încheiat în 2009 de Guvern cu Banca Europeană de Investiții (BEI), de 395 milioane euro, pentru construcția Magistralei V Drumul Taberei-Universitate. În prezent, parcul de metrouri al Metrorex numără 44 de trenuri noi de tip Bombardier și 31 de trenuri de construcție veche de tip IVA.

Eleventh Heaven
11th
Eleventh Heaven
Copertină retractabilă!
Panoramic City Tour
Space
IGERO maxi Space
O atitudine deschisă!
IGERO este un autobuz românesc omologat,
un proiect realist și necesar Capitalei.
EL CAR
Contact: el_car_snc@yahoo.com / dovemarchile@yahoo.com / www.igero.ro / 0721 981 870

DACIA DUSTER NO LIMIT - LOCUL TREI LA PIKES PEAK

Condus de experimentatul pilot francez Jean-Philippe Dayraut, modelul unicat Dacia Duster No Limit a reușit să obțină un timp foarte competitiv în cadrul binecunoscutei curse de ascensiune Pikes Peak Hill Climb din SUA, care s-a soldat cu ocuparea locului trei pe podium. Performanța este cu atât mai impresionantă cu cât proiectul a debutat în luna decembrie a anului trecut, iar mașina a fost pregătită în numai trei luni de către Dacia și Renault Sport Technologies. Pilotul a avut numai trei zile la dispoziție să se pregătească pentru cursă și să se familiarizeze cu terenul, acoperind cei 20 km și cele 156 curbe ale traseului. Modelul este propulsat de un motor tunat Sodemo cu o putere maximă de 850 CP, pe baza unui propulsor Nissan GT-R de 3,8 l, V6. Șasiul vehiculului a fost construit de Tork Engineering (design, asamblare și dezvoltare) în asociație cu Renault Sport Technologies.

ÎNMATRICULĂRILE DACIA ÎN SPANIA AU SCĂZUT

Criza economică își spune cuvântul: înmatriculările Dacia au scăzut în Spania cu 39% în primele șase luni ale anului, de la 11.900 de autovehicule în prima jumătate a anului trecut, la 7.250 unități. Căderea este mai rapidă decât piața spaniolă, care a înregistrat un declin de aproape 27%. Dacia a vândut în primul semestru în Spania aproape 3.700 de SUV-uri Duster, 3.040 de Sandero și numai 520 Logan.
În iunie, Dacia a înregistrat un declin al înmatriculărilor de 54%, de la 3.200 de autovehicule, la aproape 1.500. Vânzările din iunie au constat din 771 de modele Sandero, 620 de Duster și 91 de autovehicule Logan. Cota de piață a scăzut de la 2,6% în iunie anul trecut la 1,8%, iar Dacia ocupă poziția a 17-a în topul mărcilor după vânzări.

„Liberalizarea“ - mai aproape ca niciodată

Ordonanța privind transporturile rutiere, pe care Guvernul o va emite în această vară, ar putea prevedea liberalizarea transportului național de călători.

Stadiul incert în care se află noua lege a transporturilor și modul în care aceasta va fi emisă reprezintă aspecte pe care le-am prezentat pe larg la începutul revistei.

Transportul rutier de călători se află, însă, într-o situație specială, care trebuie comentată separat.

Crearea unui corp de control unic, modificări privind cuantumul amenzilor, valabilitatea copiilor conforme sunt câteva dintre posibilele schimbări aduse de o nouă lege a transporturilor, care însă vor putea fi „digerate“ (chiar și în termen scurt) de operatorii de transport, fără modificări majore în modul de organizare a firmelor.

„Liberalizarea“, însă, înseamnă o schimbare majoră în însăși filozofia de funcționare a firmelor de transport călători. Organizare activitate, optimizare costuri, politică de investiții, securizare cotă de piață - toate aceste aspecte capătă noi înțelesuri.

Ar fi „liberalizarea“ un lucru bun sau rău?

Greu de spus în condițiile în care nici măcar nu știm ce înseamnă. Până acum, nu am văzut un proiect de lege în acest sens, ce să mai vorbim de un studiu de impact...

Supărarea MTI

Ordonanța privind transporturile rutiere va fi emisă în această vară, dar, cu doar câteva săptămâni înainte, operatorii de transport nu știu ce va cuprinde aceasta.

„Probabil, decizia luată de MTI va fi de continuare a sistemului de atribuire a traseelor prin licitație sau se va merge pe liberalizarea transportului de persoane, așa cum este în majoritatea statelor UE“, a declarat Eusebiu Pistru, secretar de stat MTI.

Este, din nou, folosită liberalizarea ca o sperietoare sau chiar va deveni realitate? De multe ori, acest cuvânt a fost utilizat de autorități ca un fel de mustrare și avertisment la adresa transportatorilor. Am putea face o legătură între amendamentele propuse de reprezentanții patronatelor la OG 27 și vehicularea „liberalizării“ de către MTI.

Un lucru este cert - relația dintre patronate și Ministerul Transporturilor este departe de a fi atins un nivel firesc, funcțional. Rezultatul îl avem în față: predictibilitate legislativă zero, completată de o atmosferă conflictuală, care face imposibilă orice colaborare.

Mesajul MTI pare unul de forță și exprimă faptul că, indiferent cu cine se poartă discuții, cheia

privind transporturile rutiere, inclusiv din punct de vedere legislativ, se află la Minister.

Totuși, pentru transportatori aceste „jocuri“ pot fi extrem de periculoase. Să presupunem că ordonanța privind transporturile rutiere emisă de Guvern în această vară va introduce „liberalizarea“. Câți dintre operatorii de transport vor trece la o reorganizare a activității conform noilor prevederi legale? Mai degrabă, majoritatea se va concentra pe exercitarea de presiuni pentru ca atunci când ordonanța va ajunge în Parlament să fie modificată și „liberalizarea“ să dispară.

Sigur, putem spera că orizontul 2013, de valabilitate a licențelor de traseu rămâne în picioare. Dar frământările ce vor urma după apariția ordonanței vor face ca majoritatea firmelor de transport să fie nepregătite pentru ce va urma după 2013 - liberalizare sau licitație. A fi pregătit pentru ambele variante nu pare posibil.

Fraude oriunde este posibil

Am dezbătut pe larg modalitățile pe care unii transportatori le-au găsit în trecut pentru a frauda, depunând deconturi false privind transportul pensionarilor și veteranilor.

Între timp, au fost descoperite și alte modalități. Este vorba despre transportul elevilor.

„La sfârșitul lunii iunie, a apărut Ordinul de Ministru 471, prin care ni se ordonă să verificăm transportatorii care au depus deconturi pentru transportul elevilor. Am descoperit foarte multe nereguli. Practic, se fură bani. Sunt operatori de transport marfă care transportă elevii cu autoturismul, depun deconturi și primăria sau școala plătesc. De asemenea, sunt agenți economici, nelicențiați ca transportatori, care fac asemenea transporturi. Există și operatori de transport licențiați, dar care practică o dublă măsură - dacă pentru un cetățean obișnuit abonamentul este de 100 lei, pentru un elev pretinde 180 lei. În asemenea cazuri, suntem obligați să anunțăm organele fiscale. Au fost deja controlați peste 350 de operatori de transport dintre cei aproximativ 500 care au depus deconturi pentru transportul elevilor. Vom realiza, în curând, o serie de propuneri privind modificări legislative menite să aducă acest tip de transport în legalitate“, a arătat Florian Meluș Coman, director general ARR.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Primul autobuz solar din lume

Consiliul Municipal din Adelaide, Australia, a ridicat ştacheta în ceea ce priveşte transportul „verde“, introducând în sistemul public primul autobuz electric din lume alimentat cu energie solară.

Nu cu multă vreme în urmă, a fost realizat un avion alimentat doar cu energie solară, iar dacă astfel s-a putut zbura, era doar o problemă de timp ca o tehnologie similară să fie utilizată şi pentru transportul rutier.

Primul autobuz electric se numeşte Tindo, ceea ce în limbajul folosit de tribul Kaurna înseamnă „soare“ şi a fost creat de Designline International din Noua Zeelandă.

Economie de energie

Autobuzul nu este echipat cu un motor cu ardere internă, ceea ce îl face să fie extrem de silenţios şi cu emisii zero de noxe. O altă caracteristică importantă este sistemul de frânare cu proprietăţi regenerative, reuşind astfel să economisească cu până la 30% consumul de energie. Componentele autobuzului au un nivel ridicat calitativ, provenind de la importanţi producători din industria automotive precum MAN şi electronică

Fişă tehnică

Dimensiuni (L/l/h):	10,42 m/2,48 m/3,06 m
Greutate:	11.480 kg
Capacitate locuri:	25 pe scaune/13 în picioare/2 pentru persoane cu handicap locomotor
Sistemul de baterii:	Type 11 Zebra Z36-371-ML3C-64
Autonomie:	200 km (regim urban)
Putere:	218 CP
Viteză maximă:	76 km/h

marca Siemens. Sistemul de celule fotovoltaice care captează energia solară este și el demn de laudă, fiind cel care face ca autobuzul să nu aibă emisii de carbon.

Caracteristici

În echiparea standard, se regăsește un sistem de aer condiționat, care face față cu succes celor 40 de pasageri pe care îi poate transporta Tindo. Au fost create 25 de locuri pe scaune, două locuri sunt destinate persoanelor cu dizabilități locomotorii și un spațiu de 13 locuri în picioare. În cei 55.000 km parcurși în primul an de utilizare, autobuzul a economisit aproximativ 14.000 de litri de combustibil și a scutit mediul de o poluare de peste 70.000 kg de CO_2. Autonomia lui Tindo este de 200 km în regim de transport urban. Totodată, pasagerii acestuia pot beneficia de internet wireless în timpul călătoriei, gratuit. Reîncărcarea cu energie a autobuzului se face printr-un sistem fotovoltaic furnizat de către cei de la BP Solar, montat în Adelaide Central Bus Station. Investiția în această instalație solară a fost suportată de către Consiliul Municipal și Guvernul australian prin programul Adelaide Solar City. Aceasta a fost o investiție pentru un viitor durabil al orașului, fiind una dintre opțiunile importante și pentru sistemul de transport public din orașele Australiei. Tindo a fost autobuzul care a plimbat prin Adelaide oameni de diferite categorii sociale și culturale, dar a avut și invitați speciali precum Primul Ministrul al Australiei și vice-premierii acestuia. Totodată, autobuzul a participat la diferite evenimente precum Heritage Bus Tour, Solar City Convention și Global Green Challenge.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziucargo.ro

Viitorul în viziunea Kia

În ultima vreme, producătorul coreean Kia Motors a realizat vehicule cu un design aparte, cum ar fi modelele Soul, Forte Coup, Sorento şi Sportage, ce nu s-au îndepărtat foarte mult de conceptele care le-au precedat. La North American International Auto Show 2011, studioul de design Kia din USA a prezentat ultima sa creaţie, conceptul KV7.

Design demn de filmele Science Fiction

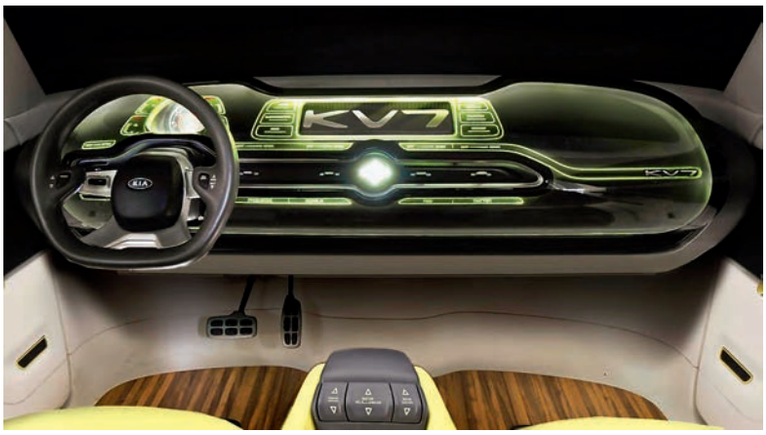
Gândit ca un „activity van" modern, conceptul KV7 reprezintă o provocare aruncată ideii că vanurile sunt strict pentru transportul familiilor numeroase și exprimă o viziune a unui vehicul cu capacitatea funcțională de a transporta mai multe persoane și bagajele lor, fiind, în același timp, și un „social hub" pentru grupuri de prieteni și căutători de aventură.

Ideea de la baza conceptului

În procesul regândirii vanului și a ceea ce imaginea acestuia ar putea fi, echipa de design Kia din California a imaginat un interior care să răspundă necesităților unei nișe noi de consumatori denumită „Ringleaders". Mai degrabă decât de a folosi un van pentru transportul copiilor și persoanelor însoțitoare, Ringleaders sunt preocupați să organizeze excursii, căutând aventura pentru ei și prietenii lor, cuvântul de ordine fiind „împreună". De aceea, conceptul de interior implică patru scaune pivotante, inclusiv cel al șoferului, și un mini-lounge cu scaune pentru trei persoane în partea din spate.

Futuristică în design

Designul de la baza lui KV7 este în contrast cu șablonul deja existent în acest segment și se bazează pe aceeași filosofie ca și crossover-ul urban Soul, pentru a crea un limbaj unic de design, care aduce influențele SUV în acest segment. Aspectul mașinii pare a fi unul lat, lucru evidențiat de montantul A și de designul parbrizului, mai puțin vertical decât cel al minivanurilor tradiționale. Aspectul exterior și roțile de 20 de inch impun un look modern, inspirând încrederea și puterea unui SUV. Cea mai neobișnuită dotare este portiera tip „aripă de pescăruș" a pasagerilor, care creează un spațiu generos de acces către interior atunci când e deschisă împreună cu ușa pasagerului față. Partea frontală este definită de o interpretare aparte a grilei Kia, cu faruri tip led verticale, integrate în linia de design. KV7 prezintă câteva elemente cu lumini tip led, pe care echipa de design le ia în calcul pentru dezvoltarea viitoarelor produse de serie, inclusiv linia



Planșa de bord găzduiește display-ul multifuncțional.

„Jucăria pasagerilor": display cu touch-screen.

Modularitatea interiorului sporește senzația de spațialitate.

Habitaclul este extrem de luminos și primitor.

continuă de lămpi de ceață tip led, care se întinde în partea frontală pe toată lățimea vehiculului și semnalizatoarele de pe oglinzi și din spate, care pulsează în direcția semnalată. În ciuda aspectului nontradițional, dimensiunile lui KV7 sunt reprezentative pentru segmentul van și permit configurarea flexibilă a scaunelor, oferind și o multitudine de posibilități de depozitare.

Avangardism

Interiorul este deschis, relaxant, iar tema lui KV7 este bazată pe o paletă de culori moderne precum bejul estompat, tonurile de verde dar și pe utilizarea unor materiale aparte atât pentru scaune cât și pentru alte suprafețe. Sunt folosite multe materiale neconvenționale, cum ar fi lemnul pentru partea de podea, dar și lâna și fetrul care creează o atmosferă caldă. La acționarea butonului de pornire, planșa de bord se mișcă spre șofer, facilitând accesul la comenzi și la display-ul multifuncțional care integrează infotainmentul, clima și sistemul de navigație într-o singură interfață intuitivă, controlată de un mouse trackball, montat în bord.

Fișă tehnică

Motor:	2.0 turbo GDI
Putere:	285 CP
Cutie:	6 trepte, automată
Lungime:	4.873 mm
Lățime:	2.033 mm
Înălțime:	1.729 mm
Ampatament:	3.100 mm
Jante:	P255/45R20
Pneuri:	20 inch

Pasagerii din spate au interfața lor separată, sub forma unui display touch-screen. KV7 este pregătit Wi-Fi, ambele display-uri având conectivitate internet. În prelungirea folosirii experimentale a tehnologiei led la exterior, interiorul prezintă multe accente iluminate și o linie de contur cu leduri verzi, care delimitează bordul, panoul de instrumente și display-ul din spate.

Elementul final care separă conceptul KV7 de restul minivanurilor este noul motor de 2.0 litri turbo GDI, capabil să dezvolte 285 CP, cuplat la o cutie automată în 6 trepte.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

15 iulie - 15 august 2011

BERBEC (21 martie - 20 aprilie)

Vitalitatea caracteristică acestei perioade, având ca manifestări extreme agitație și neastâmpăr, se poate transforma foarte ușor în stări de profundă iritabilitate. Este foarte important să țineți sub control aceste stări și să profitați de eficiența, puterea de convingere și spiritul inovator prezente în plan profesional. Veți călători mult: conduceți preventiv.

TAUR (21 aprilie - 20 mai)

Din ce în ce mai multe responsabilități vă bat la ușă, dar optimismul caracteristic și starea de spirit excelentă vă ajută să treceți cu brio peste toate provocările. Nici profitul nu se lasă prea mult așteptat, mai ales că stăpâniți în mod desăvârșit informațiile, comunicarea și tehnicile de negociere. Atenție la drum lung: nu apăsați prea tare pedala de accelerație.

GEMENI (21 mai - 20 iunie)

Este momentul pentru acțiune în toate planurile. În special în plan profesional și financiar se vor vedea imediat rezultatele. Totuși, un pic de prudență nu strică. Cu atât mai mult cu cât veți călători destul de mult în această perioadă. În trafic, faceți tot posibilul să eliminați stările de agresivitate. Conduceți preventiv și respectați toate regulile de circulație.

RAC (21 iunie - 22 iulie)

Perioada este mai potrivită pentru concediu decât pentru activități profesionale. Dar dacă nu puteți beneficia de vacanță acum, căutați să vă concentrați asupra planului profesional, menținând echilibrul și evitând frustrările care vă încearcă. Călătoriți moderat - drumuri scurte în general. Totuși, la volan, încercați să fiți cât mai prudenți.

LEU (23 iulie - 22 august)

Este momentul să vă concentrați intens asupra dezvoltării activității profesionale, care va atrage ulterior mari câștiguri financiare. Veți călători foarte mult, atât în interes de serviciu, dar, mai ales, în interes personal. Profitați de călătoriile de relaxare pentru a vă încărca bateriile, însă aveți mare grijă în trafic să nu încălcați regulile de circulație.

FECIOARĂ (23 august - 22 septembrie)

Perspectivele profesionale și financiare sunt înfloritoare. Inițiativa și forța decizională sunt elementele care vă caracterizează în această perioadă. Vă definiți teritoriul de influență și poziția, beneficiind de sprijinul prietenilor și al colaboratorilor actuali. Călătoriți mult, motiv pentru care este important să țineți sub control agresivitatea determinată de stres.

BALANȚĂ (23 septembrie - 22 octombrie)

Este o perioadă foarte bună pentru dumneavoastră din toate punctele de vedere, în special în plan profesional. Dar și în plan personal lucrurile stau foarte bine, mai ales dacă ați hotărât să vă petreceți acum concediul. Dacă plecați în vacanță, aveți grijă să nu vă întindeți mai mult decât vă e plapuma și să verificați din timp traseul pe care îl abordați.

SCORPION (23 octombrie - 21 noiembrie)

Ceea ce vă caracterizează în această perioadă este o forță uriașă de muncă. Păcat, însă, că nu vă folosește prea mult: începe vremea concediilor și nivelul activităților profesionale scade. Păstrați resursele energetice pentru momentul reîntoarcerii din vacanță și, pentru că aveți tendința de a cheltui peste posibilități, evitați să faceți împrumuturi fără acoperire.

SĂGETĂTOR (22 noiembrie - 21 decembrie)

Este o perioadă favorabilă pentru lucru în echipă și colaborări la distanță. Veți călători moderat, în special în interes de serviciu, dar și vacanța bate la ușă, așa că nu veți rata nici o ieșire cu prietenii. Atenție în trafic: aveți tendința să vă lăsați duși de valul agresivității, motiv pentru care riscați implicarea în incidente de nedorit, mai ales cu autoritățile.

CAPRICORN (22 decembrie - 19 ianuarie)

Se anunță o perioadă de efervescență în plan profesional și personal. Tot ceea ce întreprindeți acum vă va aduce beneficii pe termen lung, în special în plan financiar. Dar principalele satisfacții vin din randamentul cu care rezolvați problemele curente. Veți călători moderat, atât în interes de serviciu, dar mai ales pentru relaxare. Conduceți cu prudență.

VĂRSĂTOR (20 ianuarie - 18 februarie)

Dispuneți de resurse energetice de invidiat și treceți printr-o perioadă în care cuvintele de ordine sunt inspirația și creativitatea. Nu lăsați să treacă ocaziile favorabile pe lângă dumneavoastră, creionați-vă cu grijă obiectivele și strategiile și implicați-vă total în ceea ce întreprindeți. Rezultatele vor fi incredibile. Sporiți atenția la volan.

PEȘTI (19 februarie - 20 martie)

Indiferent că veți pleca în concediu sau că veți rămâne pe baricade la serviciu, lucrurile vor merge ca pe roate pentru dumneavoastră în această perioadă. Nici pe plan financiar nu întâmpinați greutăți. Veți călători destul de mult. Înarmați-vă cu răbdare - traficul poate fi infernal uneori. Nu vă lansați în depășiri riscante și purtați întotdeauna centura de siguranță.