

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR: TRANSPORTATORII
ROMÂNI, TAXAȚI ABUZIV
ÎN BULGARIA** PAG.04

SEPTEMBRIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



HOLLEMAN

**GEORGE NIȚĂ,
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN
PG.08**



VERSUS

4 TITANI AI TRANSPORTURILOR RUTIERE ROMÂNEȘTI SE ÎNFRUNTĂ ÎN CEL MAI NOU SERIAL TIRMAGAZIN.RO

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



DIN 30 OCTOMBRIE 2018, PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

Adresa redacției:

Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2, sector 4
București

Director general :

Emil POP
mobil: 0722.554.472
e-mail: director@tirmagazin.ro

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

Revista TIR Magazin poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM și în rețeaua IMMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicația noastră poate fi găsită non-stop și la chioșcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR și membrilor Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri București. Pentru abonamente vă puteți adresa oricărui oficiu poștal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet și vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul și sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

Sumar



10 VIDEO. QUEEN OF THE ROAD: DIN SUEDIA PÂNĂ ÎN ISTANBUL LA BORDUL UNUI CAMION SCANIA 100% ELECTRIC



13 IVECO - LIDERUL PIEȚEI ROMÂNEȘTI A VEHICULELOR COMERCIALE DE PESTE 3,5 TONE ÎN 2024



16 FORD TRUCKS A LANSAT NOUA GENERAȚIE DE PRODUSE ȘI INOVAȚII



30 PREMIERĂ MONDIALĂ PENTRU MAN ETGL LA IAA



UNTRR: TRANSPORTATORII ROMÂNII, TAXAȚI ABUZIV ÎN BULGARIA

UNTRR face apel la acțiuni imediate împotriva practicilor ilegale de control ale autorităților bulgare, care amenință funcționarea pieței UE.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) trage un semnal de alarmă cu privire la intensificarea practicilor ilegale de control ale autorităților bulgare și solicită intervenția imediată a Comisiei Europene și a Guvernelor României și Bulgariei pentru eliminarea noii taxe impuse abuziv transportatorilor români la intrarea în Bulgaria dinspre Turcia. Aceste practici contravin flagrant principiilor europene și necesită acțiuni urgente pentru stoparea imediată și prevenirea extinderii abuzurilor împotriva transportatorilor români. Începând cu 15 iulie 2024, Agenția Bulgară pentru Siguranța Alimentară a introdus o măsură de dezinfecție

preventivă pentru toate vehiculele care intră în Bulgaria dinspre Turcia, motivată de situația epizootică din regiune. Conform cadrului legal, taxa stabilită pentru dezinfecția exterioară a camioanelor de peste 3,5 tone este de 20 BGN (10 EUR) pentru vehiculele înmatriculate în străinătate. În mod abuziv, transportatorii români sunt obligați să plătească dublul acestei sume – 20 EUR în loc de 20 BGN – o taxă ilegală și discriminatorie, care depășește valoarea comunicată oficial. UNTRR solicită stoparea acestor practici abuzive ale autorităților bulgare și eliminarea imediată a taxei de dezinfecție impuse de Bulgaria. Această taxă nu mai există

la nicio altă frontieră europeană și reprezintă o încălcare a dreptului la libera circulație pe piața unică, alături de celelalte măsuri anti-europene introduse de Bulgaria împotriva transportatorilor români. Bulgaria se comportă ca un stat non-UE! De ce mai este menținută în Uniunea Europeană? UNTRR a atras atenția în numeroase rânduri asupra faptului că autoritățile bulgare creează bariere împotriva liberei circulații pe teritoriul pieței unice, utilizând diverse metode pentru a obține avantaje economice în defavoarea României. De anul trecut, șoferii români sunt discriminați în parcările de camioane din Ruse și Vidin, plătind tarife de peste trei ori mai mari decât cele



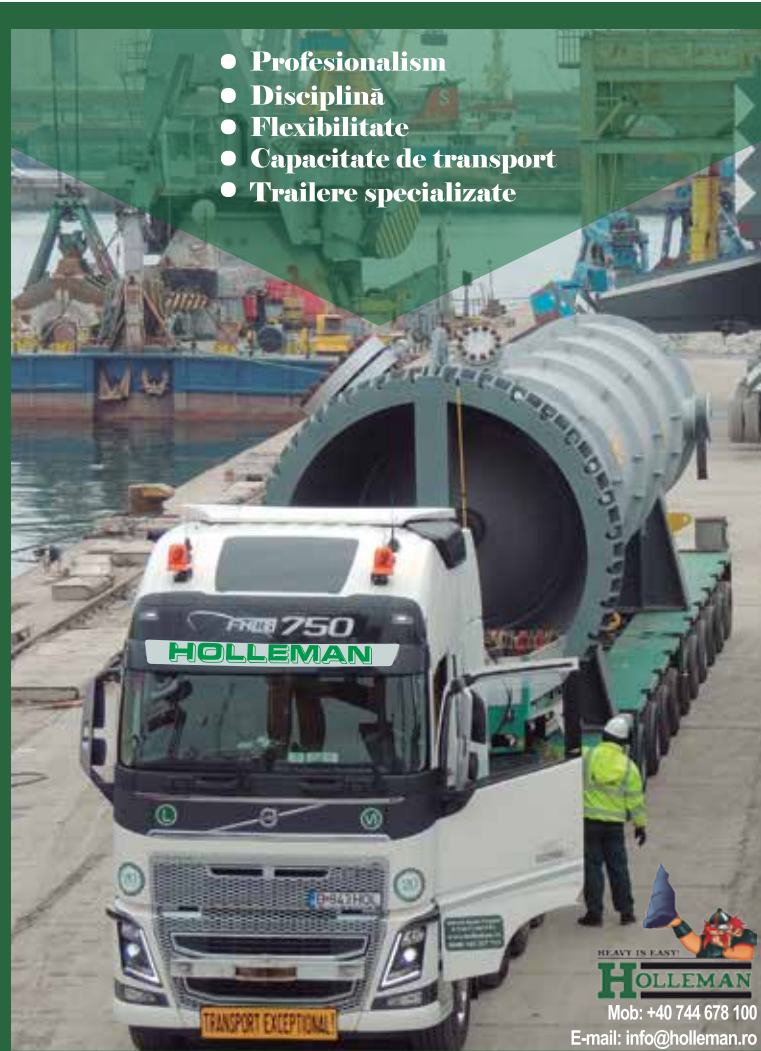
plătite de șoferii bulgari și așteptând în parcare până la 30 de ore, în timp ce transportatorii bulgari sunt lăsați să treacă frontiera. Transportatorii români se confruntă în prezent cu timpi de așteptare de 20-36 de ore la intrarea din Bulgaria ajungând și până la 3 zile de așteptare. Cu toate acestea, autoritățile din Bulgaria nu au făcut niciun progres în ceea ce privește transparența și monitorizarea operatorului acestor parcări de camioane, care a primit și dreptul de a gestiona cozile virtuale de trecere a frontierei pentru vehiculele comerciale de marfă. În acest context, UNTRR solicită autorităților române ca și transportatorii români să fie taxați la jumătate pentru trecerea podurilor Giurgiu și Calafat!

Într-o coincidență ciudată, Podul Prieteniei Giurgiu-Ruse a reintrat în reparație anul acesta pe partea bulgară, după ce a fost în reparație și anul trecut, tot pe partea bulgară - probabil pentru a pune în valoare nu doar parcare de la Ruse, dar și pe cea mai recentă de la Vidin, astfel încât operatorul acestora să aibă timp să recupereze investiția. Podul actual Giurgiu-Ruse a fost construit acum 70 de ani în 2 ani și 3 luni cu tehnologia de atunci, iar acum durează 2 ani doar reparații la jumătate din pod, pe partea bulgară! Ritmul lent al lucrărilor de reparații pe partea bulgară la Podul Giurgiu -Ruse afectează competitivitatea transportatorilor români, care riscă penalizări și pierderea unor contracte importante din cauza timpilor mari de așteptare și blocajelor la frontiera BG-RO.

Podul Prieteniei este tranzitat zilnic de 1.400 de

Podul

- Profesionalism
- Disciplina
- Flexibilitate
- Capacitate de transport
- Trailere specializate



HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

Preferenții transporturilor agabaritice.



camioane pe fiecare sens, sau 2.800 de camioane pe ambele sensuri iar traversările actuale cu ferry/bacul RO-BG nu pot prelua acest trafic din cauza capacității reduse, drumurilor de acces dificile pentru camioane și imposibilității operării trecerilor cu bacul/ferry atunci când scade nivelul apelor Dunării. În prezent, există traversări cu bacul/ferry pentru camioane la Zimnicea (12 camioane/trecere), Bechet (16 camioane/trecere), Turnu Măgurele (6 camioane/trecere), Călărași (6 camioane/trecere) și se va deschide și la Giurgiu (Ostrovul Mocănașul: 19 camioane/trecere). Accesul camioanelor de 40 t este dificil la unele dintre aceste treceri, pentru că drumurile nu sunt reabilitate, iar capacitatea acestor bacuri/ferry este insuficientă pentru nevoile traficului actual de camioane RO-



BG, fiind limitată la maximum 70 de camioane/24h la Călărași, unde se operează 10 treceri/zi cu bacuri de 6-7 camioane, iar atunci când se va deschide și bacul/ferry de la Giurgiu, capacitatea acestuia va fi de maxim 190 de camioane/24h, dacă se vor opera 10 treceri/zi cu bacuri de 19 camioane. Perturbarea semnificativă a traficului de camioane cauzată de ritmul lent al reparațiilor efectuate de partea bulgară pe Podul Prieteniei, operarea discriminatorie a noilor parcări de camioane de la Ruse și Vidin și timpii mari de așteptare la frontiera BG-RO afectează grav competitivitatea transportatorilor rutieri români și economia României. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR face apel la intervenția urgentă și fermă a Comisiei Europene și Guvernelor României și Bulgariei pentru a elimina barierele artificiale pe care autoritățile de control din Bulgaria le pun în calea operatorilor economici din România. Este inacceptabil ca transportatorii români să fie obligați să plătească o taxă ilegală, la dublul valorii comunicate oficial. UNTRR solicită eliminarea imediată a taxei impuse transportatorilor

români pentru dezinfecții preventive ale camioanelor înmatriculate în România care intră în Bulgaria din Turcia, în cadrul transporturilor internaționale pe care le operează legal pe această rută. Prin această nouă taxă ilegală, Bulgaria continuă să sfideze în mod constant regulile și principiile UE, similar cu operațiunile discriminatorii din parcările pentru camioane din Ruse și Vidin. UNTRR solicită oprirea discriminării transportatorilor români în parcările de camioane din Bulgaria! Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Comisiei Europene să intervină pentru a elimina și preveni aceste practici, iar în absența unei reacții concrete și prompte din partea Bulgariei, să ia în considerare excluderea Bulgariei din UE, pentru a preveni răspândirea acestor practici care ar putea pune în pericol valorile și regulile Uniunii Europene și, în final, chiar funcționarea UE și a pieței unice de transport.", se spune în comunicatul UNTRR din 20 septembrie 2024.

REGULI MAI STRICTE ȘI CONTROALE RIGUROASE PENTRU CAMIOANE ÎN AUSTRIA

Austria a impus reguli mai stricte și controale mai riguroase pentru transportul de animale vii, începând de vineri, 20 septembrie 2024, atât pe teritoriul său, cât și în tranzit.

Noile măsuri au fost anunțate de ministrul Protecției Animalelor, Johannes Rauch și vizează creșterea bunăstării animalelor transportate.

Printre noile măsuri se numără obligativitatea hrănirii regulate și a accesului constant la apă pentru toate animalele transportate. În plus, transporturile vor fi permise doar la temperaturi cuprinse între 5 și 30 de grade Celsius, dacă vehiculul nu este dotat cu un sistem de climatizare.

Pentru a se asigura respectarea noilor reguli, condițiile din timpul transportului trebuie să fie documentate cu fotografii și videoclipuri, care vor fi transmise autorităților după fiecare călătorie. „Animalele nu sunt bunuri, ci ființe simțitoare. Stabilim acum standarde și mai stricte pentru bunăstarea lor”, a declarat Rauch.

Anual, în Austria sunt încărcate în camioane și transportate către alte

țări aproximativ 100.000 de bovine și viței, iar călătoriile acestora durează adesea zile întregi. Multe dintre animale suferă de sete și sunt expuse la căldură extremă sau frig, ceea ce poate duce la moartea acestora din cauza deshidratării sau altor factori. Noile reguli vizează protejarea acestor animale de astfel de suferințe.

Noile reglementări nu se limitează doar la bovine, ci includ toate animalele de fermă, precum porci, oi și capre. Fiecare transport trebuie să asigure hrănirea după cel mult nouă ore și accesul permanent la apă pentru animalele adulte. În plus, pentru a menține temperatura corespunzătoare în timpul transportului, va fi utilizat un instrument meteorologic dezvoltat de Geosphere Austria.

Camioanele de transport trebuie să fie echipate conform noilor cerințe, incluzând jgheaburi adecvate, înălțime corespunzătoare și

dotări tehnice precum sisteme de navigație și tahograf. Documentația fiecărui transport va trebui transmisă autorităților pentru a asigura conformitatea.

Organizația Vier Pfoten a salutat noile măsuri, considerându-le un pas important în protejarea bunăstării animalelor, dar a subliniat că sunt necesare măsuri suplimentare: „Deși reglementarea reprezintă un pas important, cerem în continuare interzicerea completă a transportului puilor neînțărcați și a transporturilor pe distanțe lungi către state terțe”, a declarat un reprezentant al asociației.

Asociația împotriva fabricilor de animale (VGT) solicită, de asemenea, interzicerea transportului puilor de mamifere neînțărcați, precum viței sub două luni, și impunerea unei limite de opt ore pentru transportul tuturor animalelor înțărcați, pentru a reduce suferința acestora.

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





STAREA TRANSPORTURILOR, CU GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

George Niță, directorul general al firmei de transport Holleman, revine cu o nouă analiză a stării transporturilor rutiere din România și Uniunea Europeană.

El răspunde întrebărilor adresate de către jurnaliștii TIR Magazin, în legătură cu cele mai mari probleme ale transportului rutier românesc în acest moment.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Transportatorii sunt nemulțumiți de nivelul extrem de mic al diurnei maxime legale pe intern. Credeți că e justificată această nemulțumire?

George Niță, Director General Holleman:

Suntem în comunitatea europeană de peste 15 ani. Aici, diurna normală este de circa 35 euro pe zi. Se poate multiplica, astfel încât ajunge la peste 85 de euro pe zi. Pe când în România, multiplicată la maxim, cu coeficient de 2,5, ajunge la 11,5 euro. Și atunci despre ce vorbim? Nu există niciun fel de corespondență între aceste niveluri. Știm cât costă trei mese pe zi în România. Șoferii nu iau micul dejun la hotel sau nu mereu. Trebuie să mănânce și atunci trebuie să le dăm diurnă corespunzătoare. Avem toate motivele să semnalizăm că nu este OK, este o problemă ce trebuie rezolvată cu viteză.

Știm că este valabilă diurna în toate domeniile, dar noi în transport ne preocupăm să dăm oamenilor de mâncare pentru că ei sunt plecați de la familie, pe drum, cu zilele, cu săptămânile și trebuie să fie în bună regulă.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

În plin an electoral, pensiile au crescut enorm, fără să reflecte în vreun fel o creștere a productivității muncii. Aceasta face ca profesioniștii din multe domenii să prefere să se pensioneze decât să meargă la muncă. Se simte și în transporturi acest trend?

George Niță, Director General Holleman:

În ce ne privește, nu am avut cazuri de șoferi care să treacă la pensie din acest motiv. Vedem ce va fi pe viitor. Însă, legat de acest capitol al pensiilor, aș fi de principiu că ar trebui să se plătească în funcție de contributivitate.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Deși în țări cu economii puternice din vestul Europei vânzările de vehicule comerciale au scăzut în 2024, în România, în prima parte a anului, au crescut. Credeți că există o explicație rațională pentru acest fenomen?

George Niță, Director General Holleman:

Am o explicație pentru fenomen. Celor din Vest nu le place să facă transport, să stea pe camion. Se întâmplă fenomenul acesta de peste 15 ani. Nu mai vezi șoferi nemți, austrieci, olandezi pe camioane. S-a creat un loc liber pe piața Vest Europeană. Firmele de transport din România se orientează să umple acest gol, acest loc liber. Pentru că se

plătește, își achiziționează camioane de calitate, noi, să meargă să facă respectiva afacere în aceste țări unde există această cerere deosebită. Personal, apreciez că reușesc firme românești să meargă pe acele piețe să rezolve problemele de acolo.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

La presiunea mediului de afaceri, guvernul a amânat, până în 2025, aplicarea sancțiunilor pentru neregulile legate de e-Transport. Credeți că a fost o măsură justificată?

George Niță, Director General Holleman:

Cred că a fost justificată măsura. Trebuie să ne obișnuim cu aceste măsuri. e-Transport vine după e-Factura. Și e-Factura a fost complicată. La noi, a venit contabilul și a vrut bani mai mulți.

Pentru că sunt proceduri deosebite, noi, sunt alte lucruri ce trebuie introduse în jocul general al birocrăției. Ne adaptăm. Probabil pe viitor va fi mai în regulă. Ca paranteză, este în regulă cu digitalizarea. În ce ne privește, credem că scoaterea la suprafață a afacerilor este în regulă. Se creează premise pentru o competiție corectă între cei care participă la operațiuni de transport pe piață.

e-Transport e o chestiune birocratică. Mai întârzie încărcările, sunt elemente care ne dau înapoi. Și ne vom adapta. Așteptăm să vedem care mai sunt modificările în legislație. Credem că,



În final, toată lumea va intra în ritm. E binevenită o pauză după e-Factura. e-Transport cred că vine natural.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Fermierii români se plâng că, deși autoritățile susțin că nu există importuri din Ucraina, piața este plină de produse din țara vecină, vândute la preț de dumping. Pentru transportatorii români, războiul din Ucraina a adus și avantaje?

George Niță, Directorul General Holleman:

Nu prea știu transportatori români care transportă grâne din Ucraina. Ei stau în graniță cu zilele! Deși știu că s-a dat drumul la transport pe barjă și s-a dat drumul

la transport pe Marea Neagră pentru cereale. Acest trafic cu grâne a cam dispărut. Poate există un avantaj pentru „proiect cargo”, pentru firmele care transportă echipamente către Ucraina, pentru că s-a distrus mult în război. Pentru a transporta acolo îți trebuie o anumită infrastructură, relații, firmă locală, curaj, oameni care să vrea să intre în Ucraina, să meargă până la o anumită adâncime în teritoriu. Lucrurile sunt foarte complicate și fiecare decide ce are de făcut, dacă e cazul.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin:

Ce părere aveți despre nivelul valoric al autorizațiilor speciale de transport?

George Niță, Director

General Holleman: Recent, au fost reduse taxele respective, pentru AST. Avem un nivel mai mic. Este un avantaj, anume că există mai puțină competiție neloială. Spectrul care a rămas la dispoziția celor care nu își scot autorizații (AST) corecte este mai mic. Și atunci, crește gradul de competiție loială. Mai este loc de mai bine și mai ales la mișcarea macaralelor. Noi nu avem macarale, dar pot spune că ele au o anumită greutate pe axă și firmele au o problemă să își miște macaralele prin țară. Poate acolo ar trebui să fie mai multă înțelegere, pentru că macaraua e un alt fel de mijloc de transport special. În rest, așteptăm modificări în jos.

Lider în segmentul transportului de cereale vrac

BERGERecotrail, cu echipare pentru transportul cerealelor vrac:

- cea mai ușoară semiremorcă în piață – 5300Kg;
- 1 tonă de marfă vrac în plus;
- generează un consum mai mic de carburant, în special pe retur;
- elimină amenzi pentru axele supraîncărcate;
- are o durată de viață lungă de peste 20 de ani.

Alex Hosu – Sales Manager - BERGERecotrail
M: +40.735.852.128
E: alex.hosu@cargobull.com
Schmitz Cargobull România S.R.L.
Sos. București 1-3 - RO-77055 Ciorogarla RO

1 TONĂ
de marfă vrac în plus

3000 euro câștigați anual





VIDEO. QUEEN OF THE ROAD: DIN SUEEDIA PÂNĂ ÎN ISTANBUL LA BORDUL UNUI CAMION SCANIA 100% ELECTRIC

Scania marchează un moment de referință în industria transporturilor prin organizarea unei călătorii spectaculoase la bordul camionului electric de 624 kWh, Scania 45 S, al cărui traseu începe în Suedia și se încheie la Istanbul.

Echipa formată din Amanda Gerdvall, Louise Törnsten, Ines Kasumovic, Elin Engström, Kristine Stålhandske și Kushink Bazaz a avut două opriri și în România,

la Arad, pe 28 august 2024, și la București, pe 30 august 2024, oferind o oportunitate unică de a experimenta viitorul sustenabil al transportului de mărfuri.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR, revista TIR Magazin: Care a fost experiența dumneavoastră de a conduce un camion electric în Europa de Est având în vedere că este precară infrastructura de încărcare?

Ines Kasumovic, Senior Solution Manager Scania Suedia: Ar trebuie să spunem că este de fapt surprinzător cât de multă putere de încărcare există. Este o lipsă de informare legată de felul în care funcționează, de voltaj. Încărcătoarele sunt destul de multe și uneori nu poți ajunge la ele cu semiremorca. Dar vedem că sunt o mulțime de încărcătoare și pentru camioane în construcție în acest moment.



ELECTRIC EXPERIENCE BRUNCH

BUCUREȘTI
30 AUGUST



Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR, revista TIR Magazin: Ce înseamnă Queen of The Road 2024?

Victor David, e-Mobility Charging Manager Scania Black Sea: Evenimentul este inițiativa Scania Suedia pentru a promova soluțiile electrice, aceasta fiind una din soluțiile ce pot fi luate în vederea reducerii emisiilor de CO2.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR, revista TIR Magazin: Sunteți posesorul primului camion 100% electric și a primei flote de camioane electrice din România. Care a fost experiența dumneavoastră din ultimii doi ani în acest sens?



GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE **CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI**
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





Alexandru Păun, Director General Blue River:

Având în vedere că exploatăm deja de doi ani camioane electrice, nu pot spune că avem experiențe neplăcute.

Dimpotrivă, experiența e una bună. Nu întâmpinăm opoziție din partea conducătorilor auto în a exploata aceste camioane.

Comparând diesel, CNG, full electric, nu am văzut nicio diferență în exploatare, în afară de range-ul pe care ți-l oferă diesel, care este extrem de mare. CNG-ul are un range de 450 de km, iar camioanele electrice se învârt în jurul valorii de 300-400 de km.

Pot să spun că am avut o performanță zilele trecute. Am testat noul cap tractor full electric și am reușit să parcurgem 462 de km, într-o cursă reală București - Constanța și retur. Am reușit cu o singură încărcare a bateriei și asta ne bucură foarte mult.

Dacă până la acest model consideram că toate camioanele

electrice nu sunt sustenabile pentru transport de lungă distanță, azi, pot spune că sunt mai încrezător. Știu că vor veni și alte modele cu baterii mai mari, cu autonomie mai mare. Dacă și infrastructura va fi prezentă, electricul poate face față provocărilor transportului rutier de mărfuri și pe distanțe lungi.

Mod de transport inovator

Evenimentele organizate de Scania România cu ocazia acestor opriri au fost concepute pentru a atrage atenția asupra potențialului camioanelor electrice și a provocărilor specifice acestui tip de transport.

La Arad, conferința de presă și întâlnirea cu clienții au avut loc la Expo Arad, un loc ideal pentru a găzdui o astfel de demonstrație tehnologică. În București, sediul Scania București a fost gazda unei sesiuni similare, oferindu-le participanților șansa de a interacționa direct cu echipajul

camionului electric și de a afla mai multe despre provocările și beneficiile acestui mod de transport inovator.

Inițiativa nu este doar o simplă demonstrație de tehnologie; ea reprezintă o declarație clară despre angajamentul Scania față de sustenabilitate și inovare în transport. Parcurgerea unui traseu atât de lung, cu un camion electric, pune în evidență nu doar capacitățile tehnice ale vehiculului, ci și determinarea echipei de a înfrunta provocările logistice și tehnice asociate cu utilizarea energiei electrice în transporturile pe distanță lungă.

Participarea publicului la aceste evenimente oferă o privire în culisele unui viitor în care transportul de mărfuri nu va mai depinde de combustibilii fosili. Totodată, aceasta este o ocazie de a discuta despre infrastructura necesară pentru susținerea vehiculelor electrice, despre strategiile de gestionare a energiei și despre impactul asupra mediului.

Scania România, prin organizarea acestor evenimente, își reafirmă poziția de lider în inovația și sustenabilitatea transporturilor. Fiecare kilometru parcurs de echipa suedeză demonstrează că viitorul este electric și că soluțiile verzi nu sunt doar o aspirație, ci o realitate tangibilă, capabilă să transforme radical industria transportului.





IVECO - LIDERUL PIETEI ROMÂNEȘTI A VEHICULELOR COMERCIALE DE PESTE 3,5 TONE ÎN 2024

IVECO România încheie primele 8 luni ale anului 2024 pe poziția de lider de piață (gama peste 3,5 tone) cu o cotă de piață de 18,2%.

IVECO România raportează rezultate solide în toate segmentele de piață, pentru primele opt luni ale anului 2024, evidențiindu-se printr-o performanță remarcabilă în segmentul Light, unde a obținut o cotă de piață de 26,5%. Compania și-a atins obiectivele propuse, menținându-se lider pe

piața vehiculelor comerciale ușoare (gama 3,5-7,49 t) pentru al șaselea an consecutiv.

IVECO România își consolidează poziția de lider de piață în segmentul Light (gama de 3,5 tone - 7,49 tone), cu o cotă de piață de 26,5% la sfârșitul lunii august 2024. Aceasta reprezintă o creștere de

1,7% față de aceeași perioadă a anului precedent. De la începutul anului, obiectivul principal al IVECO a fost să mențină poziția de lider pentru al șaselea an consecutiv. Piața vehiculelor comerciale ușoare (gama 3,5-7,49t) a atins cel mai înalt nivel din 2019, până în prezent. În primele 8 luni ale anului 2024,

IVECO

Ofertă de finanțare

IVECO **WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială de **3,99%**
Acum cu **3 ani de garanție.**



segmentarea pieței vehiculelor comerciale ușoare din România indică preferințele clare pentru anumite categorii de vehicule. Conform datelor disponibile raportate de DGPCI, categoria vehiculelor de tip furgon a dominat piața, cu o pondere de 40,7%, urmată de șasiurile cu prelată, care au atins o pondere de 15,8%. Șasiurile carosate cu box cu temperatură controlată și cele destinate construcțiilor au înregistrat

ponderi de 7,5%, respectiv 12,6%. În acest context, IVECO România s-a evidențiat printr-o pondere de 24% din totalul vânzărilor pentru categoria Light pentru șasiurile cu prelată, urmată de 20,4% pentru șasiurile echipate cu benă basculabilă sau obloane rabatabile (specifice lucrărilor edilitare), 18,2% pentru cele echipate cu box temperatură controlată și 15,3% pentru vehiculele de tip furgon. „Ne bucură faptul că, după

primele opt luni ale anului, ne-am atins obiectivele setate la finele anului trecut, adică să ajungem să dominăm piața vehiculelor comerciale și să ne menținem ritmul de creștere.”, a declarat Andrei Gagea, Country Manager, IVECO România.

În primele opt luni ale anului 2024, piața vehiculelor comerciale medii și grele (segmentul Medium & Heavy) a stagnat față de aceeași perioadă a anului precedent, dar trendul pieței este unul ascendent în ultimii 3 ani. La nivel de segmentare, piața a arătat o preferință predominantă pentru capete tractor, care au reprezentat 74,3% din totalul pieței. În schimb, segmentul vehiculelor pentru construcții (incluzând basculante, betoniere și vehicule cu cârlig ridicător) a cunoscut o creștere semnificativă, ajungând la o pondere de 14,7%, în creștere de la 11,5% în aceeași perioadă a anului 2023. În ceea ce privește vehiculele destinate municipalităților, cum ar fi vehiculele de tip autogunoieră, acestea au înregistrat o ușoară scădere procentuală, de la 3,5% la 3,2%.

În ceea ce privește IVECO, vehiculele de tip autotractor au înregistrat o pondere de 54,5% din totalul vânzărilor, în timp ce autocamioanele pentru construcții reprezintă 22,8%, față de 15,8% în aceeași perioadă a anului anterior. Cu o cotă de piață de 8,3% pe segmentul Medium și Heavy, IVECO a reușit să își consolideze prezența în acest





sector, menținându-se competitivă într-un context de piață în continuă schimbare. Această performanță reflectă atât flexibilitatea strategică a companiei, cât și orientarea sa către segmentele cu potențial de creștere, adaptându-se rapid la noile dinamici ale cererii și preferințelor clienților. Începând din această lună, noile vehicule IVECO MY 24, din gamele Light și Heavy, vor ajunge în România și vor putea fi văzute în premieră în cadrul mai multor evenimente la care dealerii IVECO vor participa. Vehiculele vor fi prezentate la AGROMALIM, desfășurat între 5-8 septembrie la Expo Arad, și la GAS 2024, între 13-

15 septembrie, la Galați, pe Faleza Superioară, între Parcul Viva și Elice. Ulterior, acestea vor fi expuse la Salonul Auto Bucovina, între 27-29 septembrie, pe esplanada Casei de Cultură din Suceava. Luna septembrie marchează și prezența IVECO la IAA – eveniment internațional care se desfășoară la Hanovra, în Germania și unde vor fi prezentate cele mai noi tehnologii din industria transporturilor. De asemenea, dealerii IVECO își vor deschide porțile pentru public: Eurospeed Suceava va organiza evenimente de prezentare pe 30 septembrie și 1 octombrie, iar Autopadova Iași pe 4-5 octombrie,

oferindu-le astfel clienților ocazia de a descoperi noile modele. IVECO România își continuă angajamentul față de inovare și excelență, fiind un partener de încredere pentru companiile care caută soluții de mobilitate eficiente și sustenabile. Printr-un portofoliu diversificat care include modelele Daily, eDAILY și gama de vehicule medii și grele precum Eurocargo, IVECO S-WAY, IVECO X-WAY și IVECO T-WAY urmașul legendarului TRAKKER, IVECO își reafirmă dedicarea de a oferi soluții adaptate pentru fiecare sector industrial din România.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





FORD TRUCKS A LANSAT NOUA GENERAȚIE DE PRODUSE ȘI INOVAȚII

Ford Trucks a prezentat noutățile către publicul larg în ceea ce privește soluțiile pentru zero emisii și conectivitate, alături de modelul F-MAX și nouă serie F-LINE, toate prezente la IAA Transportation 2024 de la Hanovra.

Ford Trucks, singurul brand de vehicule comerciale grele din portofoliul Ford, a prezentat tehnologiile inteligente și eficiente de ultimă generație, împreună cu produse care reflectă investiția în inginerie, cercetare și dezvoltare la IAA Transportation 2024 de la Hanovra. Unul dintre modelele remarcabile de la Ford Trucks este noul F-LINE, cunoscut deja pentru confort și design modern. F-Line, potrivit pentru 3 segmente de activitate –vehicule specializate, de construcții și transport regional– le oferă clienților eficiență și timp maxim de funcționare prin tehnologia vehiculelor conectate, caracteristicile avansate de siguranță și performanță superioară. În plus, camionul F-MAX, care a primit apreciere la nivel mondial pentru cabină sa spațioasă, motorul de înaltă performanță și caracteristicile tehnologice, a fost, de asemenea, prezentat la standul Ford Trucks, prin ediția sa limitată F-MAX Select cu detalii exclusive interioare și exterioare.

Ford Trucks face diferența prin viziunea sa pentru transportul de ultimă generație

Conducând viziunea „creării de valoare cu cele mai eficiente soluții de transport”, Ford Trucks își extinde portofoliul de produse cu vehicule versatile și avansate din punct de vedere tehnologic, valorificând capacitățile sale de cercetare și dezvoltare, expertiză în inginerie și investițiile în inovație. Ford Trucks a dezvăluit camionul „100% electric”, la Salonul Auto Internațional din 2022. Acest camion electric, proiectat și testat în întregime de inginerii Ford Trucks, este planificat să iasă pe șosele în 2025.

Ford Trucks promovează cercetarea combustibililor alternativi cu un motor cu hidrogen

În conformitate cu obiectivul său de a avea un viitor cu emisii zero, Ford Trucks și-a accelerat eforturile de cercetare și dezvoltare

și a dus activitatea în domeniul tehnologiei combustibililor alternativi la următorul nivel. Continuând cercetările în segmentul motoarelor alimentate cu hidrogen, care au început anul trecut cu un motor cu un singur cilindru, Ford Trucks a realizat cu succes prima aprindere a motorului cu hidrogen, H2-Ecotorq, care este, de asemenea, dezvoltat intern. Cu rezultate de succes în testele inițiale, echipele vor continua să lucreze la optimizarea sistemului și dezvoltarea acestui motor. Această soluție pentru vehicule cu emisii zero reprezintă o piatră de hotar semnificativă pentru Ford Trucks în extinderea portofoliului său de produse neutre din punct de vedere al carbonului. Cu această dezvoltare, Ford Trucks atinge, de asemenea, un punct de cotitură crucial în obiectivul său de a atinge emisii zero la vehiculele comerciale grele până în 2040.

Ca parte a inițiativei sale „Generația F”, Ford Trucks conduce o transformare care include tehnologii pentru emisii zero, conectate și autonome, cu scopul de a obține un portofoliu de produse cu emisii zero de carbon până în 2040. În același timp, continuă să-și dezvolte viziunea pentru transportul de ultimă generație prin îmbunătățirea siguranței șoferilor și îmbunătățirea experienței clienților.

Sub motto-ul „Sharing the Load”,





Ford Trucks acordă prioritate eficienței, satisfacției și fiabilității în fiecare etapă a călătoriei clientului. La IAA'24, Ford Trucks a prezentat noul F-MAX îmbunătățit, cu noul motor Ecotorq Gen2

și aerodinamica îmbunătățită. Actualizat cu noi tehnologii și un motor nou, F-MAX oferă mai multă siguranță, confort și economie de combustibil. Acest nou model introduce, de asemenea, sistemul

de cameră cu oglindă pentru prima dată, oferind o experiență de condus mai confortabilă și de înaltă tehnologie.

Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada 15 sept. - 31 oct. 2021 și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2.
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



SCANIA INTRODUCHE UN PORTOFOLIU UNIFORM DE SERVICII MODULARE ÎN TOATĂ EUROPA

- Scania lansează un nou portofoliu de servicii modulare, care facilitează achiziționarea de soluții personalizate de către clienții internaționali oriunde își desfășoară activitatea
- Inițiativa Scania este o premieră în industrie și amplifică poziția Scania ca cel mai orientat către clienți OEM din industria camioanelor atât pentru vehicule, cât și pentru servicii
- Lansarea începe în Europa

„Această lansare vine într-un moment în care vedem clienții noștri crescând în dimensiune și făcând afaceri cu noi în mai multe țări simultan”, spune Mikael Blom, Product Manager la Scania. Vehiculele sunt folosite dincolo de frontiere mai des, iar flotele cresc. Cu Services 360, Scania devine primul OEM care poate oferi proprietarilor de flote o modalitate ușoară de a accesa și cumpăra exact aceleași soluții în toată Europa. Numele serviciilor, conținutul și termenii și condițiile acestora au

fost în mod tradițional o afacere națională în cel mai bun caz în industria transporturilor. Scania îmbunătățește acum experiența clienților prin introducerea de soluții modulare, complete, unde clienții stabilesc nivelul de conținut în dialog cu Scania. După aceea, toți clienții Scania vor ști exact la ce se pot aștepta – la fel și întreaga rețea de service.

„De acum încolo, proprietarii europeni de flote pot avea încredere că, oriunde ar merge pe continent, vor primi recunoaștere și sprijin deplin pentru soluția lor completă de

service”, spune Blom. „Services 360 aduce adevărate beneficii pentru clienți și reprezintă fundamentul pentru a duce experiența clienților lor la noi niveluri.”

Portofoliul de servicii Scania este format din blocuri predefinite care sunt aceleași în toată Europa. Clienții pot alege orice, de la întreținerea de bază, până la serviciile unice Scania cu întreținere flexibilă: întreținere bazată pe condiții, care permite de obicei mai mult timp de funcționare și mai puține vizite la atelier. Sau Scania ProCare, cu înlocuiri preventive ale componentelor critice și servicii digitale, cum ar fi poziționarea flotei și performanța vehiculului, care asigură proprietarii de flote că vor profita la maximum de vehiculele lor. Scania introduce acum și Max24, un serviciu –și o promisiune– că autocamioanele defecte vor fi din nou pe drum în 24 de ore, oriunde în Europa operează.

„Înlocuirile preventive vor fi completate de un nou serviciu numit Scania Guardian”, spune Blom.

„Clienții cu un contract Scania Guardian vor primi o informație de la noi înainte ca ceva să se spargă sau să eșueze, pe baza conectivității, a datelor și a algoritmilor noștri generați de utilizatori. Este mijlocul suprem pentru a menține camioanele pe drum și în producție.”



PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





IVECO EXTINDE IVECO DRIVERS FIDELITY CLUB, ÎN ROMÂNIA

IVECO a anunțat extinderea programului său de loialitate, IVECO Drivers Fidelity Club, în România începând cu luna iulie 2024.

IVECO Drivers Fidelity Club este primul program de loialitate dedicat șoferilor de camioane, care promovează un condus mai sigur, mai economic și mai durabil. Sistemul de recompense se bazează pe evaluarea stilului de condus și a kilometrilor parcurși cu un camion IVECO S-WAY. Beneficiile programului se extind și la proprietarii de flote, prin încurajarea retenției șoferilor și optimizarea costurilor operaționale. Astfel, șoferii au acces la premii și avantaje exclusive prin intermediul acestui program inovator, care încurajează un stil de conducere sigur, eficient și durabil, oferind multiple beneficii și recompense atractive. În primul său an de derulare, IVECO Drivers Fidelity Club a înregistrat rezultate remarcabile în patru țări - Spania, Italia, Franța și Germania: peste 4.000 de membri din 1.860 de companii au participat, totalizând peste 68 de milioane de kilometri parcurși și 1.600 de premii acordate. Prin înscrierea în cadrul acestui program, șoferii pot afla cum să își îmbunătățească performanța

la volan, stilul de condus și să primească premii și avantaje exclusive. Cu cât șoferii conduc mai mult, mai eficient și mai responsabil, cu atât câștigă mai multe puncte: programul recompensează comportamentul șoferilor pe durata condusului, oferindu-le acces la un portofoliu extins de avantaje și recompense. În funcție de kilometrajul parcurs și eficiența stilului de condus, șoferii acumulează puncte care le permit să obțină premii menite să sporească nivelul de confort în cabină și acasă – de exemplu, diferite gadgeturi și electronice, precum și acces la experiențe unice. Mai mult, programul a demonstrat că un stil de condus sustenabil nu doar că reduce emisiile, ci

îmbunătățește și eficiența costurilor, timpul de funcționare al vehiculului și siguranța la bord.

Cum funcționează programul

Înscrierea în IVECO Drivers Fidelity Club este simplă și rapidă. Șoferii trebuie doar să descarce aplicația IVECO ON Easy Way, să se conecteze și să se înscrie în program. Odată ce vehiculul este conectat și cardul șoferului este asociat cu profilul său IVECO ON, șoferii pot începe să acumuleze puncte pe bază de kilometraj, precum și prin conducerea responsabilă și eficientă. Mai mult, dacă un șofer înscris recomandă programul unui alt șofer și acesta se înscrie în program, ambii vor fi recompensați cu puncte bonus,





respectiv cel care recomandă cu 500 de puncte, iar cel recomandat cu 300 de puncte.

Odată acumulate puncte, catalogul de premii poate fi accesat direct pe aplicația Easy Way, iar beneficiile pot fi alese și revendicate tot direct, din aplicație, urmând câțiva pași. Catalogul premiilor este vast și cuprinde, de exemplu, ceasuri de tip smartwatch, căști wireless, tablete, televizoare sau trotinete electrice.

Soldul punctelor disponibile poate fi verificat de șofer și prin Skill Drivers Fidelity Club din IVECO DRIVER PAL.

„Programul Drivers Fidelity Club este modalitatea noastră de a

recompensa și mulțumi șoferilor IVECO S-Way din România pentru comportamentul lor la volan, precum și o inițiativă de promovare a condusului responsabil. De aceea, mecanismul este bazat pe criterii precum scorul de economisire a consumului de combustibil, întreținerea vehiculului sau siguranța. Ne bucurăm să avem Drivers Fidelity Club și în România, de anul acesta”, a declarat **Andrei Gagea, Business Director IVECO România.**

Avantajele chiar și pentru deținătorii flotei

Beneficiile IVECO Drivers

Fidelity Club se extind și asupra proprietarilor de flote: programul încurajează retenția șoferilor prin sistemul de recompense, în timp ce evaluarea stilului de condus ajută la maximizarea timpului de funcționare al vehiculului, a siguranței la bord și a economiei de combustibil. În cele din urmă, acesta optimizează costurile pentru proprietarul flotei. Cu extinderea sa în România, IVECO Drivers Fidelity Club își propune să continue promovarea unui stil de conducere sigur și eficient, recompensând șoferii care contribuie la un transport mai durabil și mai sigur.

MEC DIESEL

SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



VOLVO PRIMEȘTE O COMANDĂ PENTRU 300 DE CAMIOANE ELECTRICE DE LA DSV

Volvo Trucks și compania globală de logistică DSV au semnat un acord de cooperare pentru 300 de camioane electrice grele. Este vorba despre una dintre cele mai mari comenzi comerciale de până acum pentru camioane electrice Volvo. Cu această comandă, DSV va avea una dintre cele mai mari flote de camioane electrice grele din Europa.

DSV, un lider global în domeniul transporturilor și al logisticii, se îndreaptă rapid către un viitor mai sustenabil, pentru transportul pe șosele și autostrăzi. În fiecare zi, peste 20.000 de camioane transportă mărfuri pentru clienții companiei, peste tot în lume iar, în următorii ani, un număr în creștere

de camioane vor deveni electrice sau vor funcționa cu combustibili regenerabili.

Acum, DSV și contractorii săi, împreună cu Volvo Trucks, au convenit un plan pentru implementarea a 300 de camioane electrice cu emisii zero în cadrul operațiunilor DSV în Europa, ca

parte a planului companiei de a introduce 2.000 de camioane electrice în flota sa, până în 2030. Cu această comandă, DSV va avea una dintre cele mai mari flote de companie de camioane electrice grele din Europa. Acordul include și 500 de camioane Volvo echipate cu lanțuri cinemate de înaltă eficiență diesel și pe gaz. Toate camioanele sunt planificate pentru livrare în perioada 2024 - 2026.

„Sunt foarte mândru să consolidez parteneriatul pe care îl avem cu DSV. Colaborarea și puternicul angajament de a face cu adevărat diferența sunt esențiale pentru ca transportul sustenabil și reducerea substanțială a emisiilor de CO2 să devină realitate. Această comandă este dovada încrederii pe care o au în compania noastră și arată că transportul cu emisii zero este o soluție viabilă aici și acum,” spune Roger Alm, președintele Volvo





Trucks.

„Colaborarea dintre diverse domenii de activitate este esențială în lupta împotriva schimbărilor climatice și suntem fericiți să extindem parteneriatul cu Volvo, în efortul comun de a reduce emisiile în industria transporturilor. Ca lideri globali în domeniul logisticii, trebuie să încercăm să stăm în avangarda tranziției verzi, iar acest acord este un exemplu fantastic al modului în care noile tehnologii pot fi aduse pe piață la o scară care să le facă mai accesibile pentru clienții noștri. Contractul cu Volvo este un important pas către un viitor mai sustenabil în transporturi,” spune Søren Schmidt, CEO DSV Road. Noile camioane care vor fi livrate către DSV vor include noul model Volvo FH Aero Electric, cu o aerodinamică îmbunătățită, ceea ce-l face și mai eficient din punct de vedere energetic.

DSV este cel mai mare transportator de mărfuri pentru Grupul Volvo, iar compania dispune deja de camioane electrice Volvo în flota sa. Aceste camioane sunt folosite în Suedia și Danemarca, iar DSV

dispune de infrastructură de încărcare, utilizând electricitate furnizată de panouri solare, la centrele sale de distribuție din ambele țări.

Atât DSV, cât și Grupul Volvo sunt angajate în inițiativa privind Obiectivele bazate pe știință, care conduce acțiuni climatice ambițioase în sectorul privat, în linie cu obiectivele Acordului de la Paris.

3.800 de camioane electrice în 46 de țări

Din 2019 și până acum, Volvo

Trucks a livrat peste 3.800 de camioane electrice către clienți din 46 de țări din întreaga lume. Volvo oferă, în prezent, cea mai extinsă gamă de produse din industrie, cu opt modele integral electrice, care îndeplinesc necesitățile unei game largi de aplicații – de la distribuție urbană și managementul deșeurilor, la distribuție regională și la domeniul construcțiilor. Până acum, camioanele electrice Volvo au parcurs peste 90 de milioane de kilometri, sau 2.200 de ture în jurul globului, în operațiunile lor.





VIDEO. VERSUS S03E05: EFECTELE PACHETULUI MOBILITATE 1

Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți? - aceasta este întrebarea celui de-al cincilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești. VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele șapte întrebări sunt formulate

după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista

TIR Magazin: Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți?

George Niță, director general Holleman: Cred că această nouă legislație ne afectează pe

toți. Trebuie să aducem oamenii, mașinile. Nu avem chiar atât de mult transport în comunitate, facem mai mult tur-retur. În proiecte mai lungi, trebuie să facem acești pași și această chestiune ne afectează financiar și nu ne place.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Firma noastră e focusată mai mult pe domeniul transportului intern și nu putem spune că am fost afectați de această măsură. Nu avem foarte multe curse în extern. Și atunci practic nu am fost afectați deloc.





Alexandru Păun, director general Blue River:

Îmi este foarte greu să vorbesc despre această piață pentru că e foarte greu să știi ce se petrece la ceilalți. Ce pot să vă spun e ce se întâmplă la noi. Am început să vorbim cu clienții mult înainte de implementarea Pachetului de Mobilitate. Practic, de când a început să se discute de acest Pachet de Mobilitate.

Am încercat să transpunem sau să punem responsabilitatea pe client ca să aducem camioanele acasă. Acesta este, din punctul nostru de vedere, cel mai important lucru care a fost împotriva firmelor de transport din sud-estul Europei.

Am reușit cu aproape toți clienții - un singur client a refuzat să ne întoarcă toate camioanele acasă la opt săptămâni și am închis colaborarea. Am fost foarte fermi din acest punct de vedere. Am reușit o foarte lungă perioadă de timp să aducem camioanele la opt săptămâni, poate și înainte de acest termen, nu am depășit niciodată. Ne este tot mai greu să facem lucrul acesta având în vedere că și volumele sunt în scădere. Nu reușim să mai respectăm în totalitate această întoarcere a

camioanelor acasă. Facem tot ceea ce este posibil să îl respectăm, dar din păcate mai sunt foarte mulți factori care influențează acest lucru. Întoarcerea acasă a șoferilor la patru săptămâni nu e o mare problemă pentru că suntem obligați să le oferim posibilitatea de a se întoarce acasă, dar dacă ei refuză nu îi putem obliga.

Celor care doresc să se întoarcă la patru săptămâni le oferim posibilitatea și îi aducem acasă. Nu s-a întâmplat până acum să ne solicite cineva - au spus că ei rămân să meargă la prieteni sau să facă ce vor ei. E timpul lor liber și nu îi putem forța!

Au fost un pic temători la început pentru că ne-au tot întrebat: ne veți aduce la patru săptămâni acasă? Pentru că noi, în felul acesta, nu reușim să ne acoperim cheltuielile lunare și nu este OK. Am spus că, dacă ei nu doresc, nu îi putem obliga să se întoarcă. A fost un lucru benefic de ambele părți.

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu

pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

Aici este o muncă titanică. Aici, ne-a ajutat sistemul telematic pe care noi îl avem și ne ajută și cu detașările. În spate, colegii mei depun o muncă titanică pentru a avea o realitate a ceea ce se întâmplă pe teren. A fost ca o piedică pusă, dar am reușit să trecem peste și vom continua în această direcție fără să ne pună mari probleme.

Episodul 01

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?



George Niță, director general

Holleman: Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două

valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă. Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe

oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomuniari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

Episodul 02

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman:

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea

acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparenți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri!

Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

Episodul 03

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

George Niță, director general Holleman:

Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare.

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora.

Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex. Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%.

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu



avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent.

E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave.

S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bătele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare. În rest, business-ul într-o mică

măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

Episodul 04

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen?

George Niță, director general Holleman:

Pentru transportatori este deosebit de important. Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită. Nu se stă la aceste granițe. Nu mai este o înjosire a omului care este pe camion, a firmei, a clienților. Nu mai trebuie să înghițim acești timpi pierduți. Pentru că nu putem spune clienților despre toate aceste probleme, deși dâșii le știu. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea

în Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.



SCHMITZ CARGOBULL AG: SCANIA ROMÂNIA - PARTENERUL DE SERVICE AL ANULUI 2024

Și în acest an, 33 de parteneri de service din toată Europa au fost onorați cu titlul de „Parteneri de Service ai Anului” de către Schmitz Cargobull.

Aceste premii recunosc cele mai bune ateliere și centre de service din rețeaua de parteneri de service ai liderului european de remorci.

Schmitz Cargobull le promite clienților săi un standard ridicat de servicii pentru a asigura disponibilitatea maximă a vehiculelor. Pentru a îndeplini această promisiune, compania colaborează cu parteneri de service autorizați din întreaga Europă. Afacerile care primesc titlul de „Parteneri de Service ai Anului” fac un efort suplimentar pentru a oferi asistență fiabilă și de succes în caz de defecțiuni, cea mai bună calitate a atelierelor și suport clienți aprofundat. Pentru Schmitz Cargobull, acest lucru include și o cooperare optimă în gestionarea contractelor de Full Service și a cazurilor de garanție. Un alt criteriu pentru acordarea acestui premiu râvnit este disponibilitatea ridicată a pieselor de schimb, pentru a asigura că toți clienții și remorcile lor pot reveni rapid pe drum.

„Ne străduim să oferim clienților care folosesc remorcile noastre cel mai ridicat timp de funcționare pe piață. Rețeaua noastră extinsă de service din Europa este în continuă expansiune pentru a fi prezenți în regiuni care încă nu au acoperire optimă”, explică Britta Sprey, Director General Aftersales la subsidiara Schmitz Cargobull, Cargobull Parts & Services GmbH. În prezent, există aproximativ 1.400 de

parteneri de service autorizați Schmitz Cargobull în Europa, care oferă servicii pentru remorci, anvelope, unități de răcire și sisteme telematice, precum și o disponibilitate ridicată a pieselor de schimb. Datorită cursurilor de instruire continue, atât în persoană, cât și online, partenerii de service primesc instruire regulată și se specializează în produse și servicii Schmitz Cargobull. Pentru instruire, partenerii de service pot utiliza platforma de învățare CargobullCampus, la care pot accesa cu ușurință printr-un singur click pe platforma Cargobull PartnerConnect.

Schmitz Cargobull felicită câștigătorii și le mulțumește pentru cooperarea lor remarcabilă!

Câștigătorii din acest an sunt:

Austria: AUGL GmbH Fahrzeugtechnik
 Bosnia și Herțegovina: Scania BH d.o.o., Service Sarajevo
 Belgia: Kennedy T.T.S. nv Truck & Trailer Service
 Bulgaria: Scania Bulgaria EOOD, Service Burgas
 Elveția: GREAG AG
 Republica Cehă: Scania Czech Republic s.r.o., Service Brno
 Germania: Kluck Fahrzeugbau GmbH

Danemarca: KH OneStop A/S, Service Brøndby
 Estonia: Cargoservice OÜ
 Spania: Electro-Auto Rosendo S.L.
 Finlanda: Helsingin Autokylmä Oy
 Franța: Mécanic 2000
 Regatul Unit: Mechanicool Midlands Ltd
 Grecia: Varnas, Brake Service
 Croația: LKW Servis M.D. d.o.o.
 Ungaria: Rapid Teherautó Szerviz Kft.
 Irlanda: Mulvey Technology Ltd
 Italia: TRUCK FRIGO SERVICE SRL
 Kazahstan: Aikos Production Company LLP
 Lituania: Hanse Trailer UAB
 Letonia: Trailer Baltia SIA
 Macedonia: TKC SERVIS, Jovan i Filip DOOEL
 Țările de Jos: A. van Tilburg BV
 Norvegia: IPS Service AS
 Polonia: EWT Truck & Trailer Polska Sp.z.o.o. Stryków
 Portugalia: Confortruck
România: Scania România SRL, Service Ciorogârla
 Serbia: Matic Auto Centar d.o.o.
 Suedia: Skeppsbrons Buss & Lastbilsverkstad
 Slovenia: SIGR d.o.o.
 Slovacia: SCANIA Slovakia s.r.o., Dealer EAST – Ličartovce
 Turcia: Özcan Treyler İmalat Servis, San. ve Tic. Ltd. Şti.
 Ucraina: LLC Schmitz Cargobull Ukraine



PREMIERĂ MONDIALĂ PENTRU MAN ETGL LA IAA

- Portofoliul de camioane MAN este acum complet electric, de la 12 la 42 de tone
- MAN eTGL și-a sărbătorit premiera mondială la IAA 2024, iar vânzările vor începe în aprilie 2025
- MAN oferă acum un portofoliu complet de eTrucks de la 12 la 42 de tone
- Noul camion MAN eTGL de 12 tone are o sarcină utilă de până la 6,6 tone, o autonomie de 235 de kilometri și un timp de încărcare de doar aproximativ 30 de minute
- MAN eTGL extinde deja nenumăratele variante de configurare ale camioanelor electrice pentru a include transportul de distribuție ușoară

MAN Truck & Bus a prezentat noul MAN eTGL la IAA 2024. Camionul electric de 12 tone completează portofoliul de camioane electrice MAN pentru transportul de distribuție ușoară. Cu o autonomie de până la 235 de kilometri, încărcare rapidă în aproximativ 30 de minute și o sarcină utilă de până

la 6.600 de kilograme, în funcție de caroserie, oferă combinația ideală pentru un transport silențios și fără emisii de CO2 la nivel local în logistica urbană a bunurilor, pentru lanțurile alimentare, comerțanți cu amănuntul sau industria de catering. Împreună cu eTGS și eTGX, MAN oferă acum întregul portofoliu de greutate totală, de la 12 la 42 de tone, complet electric, cu noul eTGL. Cerințele relativ mici de autonomie, posibilitatea încărcării în depozite la locațiile logistice și restricțiile tot mai mari legate de zgomot și emisii pentru camioanele pe combustie din centrele orașelor fac ca transportul de distribuție urbană să fie un segment important pentru tranziția la electromobilitate.

Timpi scurți de reîncărcare

„Cu noul eTGL, MAN devine un adevărat furnizor complet în domeniul electromobilității. De la livrările nocturne către supermarketuri până la transportul greu pe distanțe lungi, MAN oferă companiilor de transport soluții de propulsie cu emisii zero dintr-o singură sursă. Cele aproximativ 2000 de comenzi și solicitări pentru eTGX și eTGS arată deja că, pentru cerințe individuale de utilizare, caroserie și autonomie, conceptul nostru modular de baterii răspunde nevoilor clienților noștri. Cu sarcina sa utilă ridicată, timpii scurți de încărcare și autonomia optimă pentru logistica urbană, eTGL completează perfect portofoliul



VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



nostru de camioane electrice”, a declarat Alexander Vlaskamp, CEO MAN Truck & Bus, la prezentarea noului camion electric ușor pentru transportul de distribuție.

Aceleași componente tehnice

Noul MAN eTGL se bazează pe modelul dovedit de 12 tone din portofoliul diesel și folosește aceleași componente tehnice ca și „frații” săi mai mari, eTGS și eTGX: cele două pachete de baterii dezvoltate de MAN special pentru vehicule comerciale și produse la fabrica din Nürnberg sunt montate pe partea stângă și dreaptă a cadrului și oferă o capacitate utilizabilă de 160 kWh. Încărcarea se realizează prin conexiune CCS cu o putere de până la 250 kW în aproximativ 30 de minute (10% - 80% SoC, 250 kW, 335 A), fiind astfel eficientă în pauzele de condus.

Cutie de viteze cu două trepte

Unitatea de propulsie, formată dintr-un motor electric și o cutie de viteze cu două trepte, este poziționată central în cadru și furnizează o putere de 285 CP sau 210 kW către axa spate prin intermediul unui arbore cardanic. Ampatamentul de 4500 mm, proiectat pentru o manevrabilitate excepțională în

oraș, poate fi combinat cu lungimi de caroserie de la 6200 la 7300 mm, tipice pentru caroserii ușoare cu prelată și remorci pentru marfă uscată. Cabina de zi spațioasă oferă același confort la condus ca și versiunea diesel: intrarea deosebit de joasă este ergonomică pentru intrări și ieșiri frecvente, iar numeroase compartimente de depozitare accesibile din jurul șoferului permit organizarea rapidă a documentelor de marfă, caietului de scris, tabletei sau telefonului mobil și oferă conexiuni de încărcare adecvate. Afișajul central, complet digital, de 12,3 inci oferă informații detaliate despre starea de încărcare a bateriei, autonomie, cerințele energetice actuale și recuperare, în plus față de datele obișnuite de condus.

Consultanță și servicii complete pentru eMobility

La fel ca în cazul eTGX și TGS,

consultanța 360 pentru eMobility este disponibilă și pentru clienții MAN eTGL: consilierea în privința trecerii la electromobilitate include analize specifice clientului privind utilizarea vehiculului și cerințele de infrastructură de încărcare. Stațiile de încărcare fac, de asemenea, parte din oferta MAN prin parteneriate cu furnizorii de infrastructură de încărcare. În plus, sunt disponibile contracte de servicii și soluții de finanțare special adaptate electromobilității și nevoilor de logistică urbană de distribuție, precum și numeroase servicii digitale pentru utilizarea noului mic leu electric. Acestea includ MAN eReadyCheck, prin care clienții pot verifica dacă rutele lor de livrare pot fi parcurse pur electric, sistemul inteligent de planificare a rutelor MAN SmartRoute și serviciul MAN Charge&Go pentru utilizarea punctelor de încărcare publice.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

&
DIN DECEMBRIE 2019,
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



SCHMITZ CARGOBULL SALUȚĂ PROIECTUL PILOT ECODUO ÎN GERMANIA

La începutul lunii septembrie 2024, un grup de lucru format din companii germane și spaniole, coordonat de Asociația Industriei Auto Germane (VDA), a lansat un proiect pilot de un an folosind combinația de vehicule EcoDuo pentru a optimiza transportul înainte și după transbordare în transportul combinat.

După experiențe pozitive cu proiecte similare în Spania și Scandinavia, conceptul de camion lung urmează să fie testat acum și în Germania, cu mai multe obiective, inclusiv reducerea amprentei de carbon în lanțul de transport.

EcoDuo este o combinație de vehicule în care două semiremorci standard sunt trase de un singur camion. Conectate printr-un dispozitiv numit dolly, EcoDuo atinge o lungime totală de 31,70 metri. Semiremorcile standard pot fi încărcate cu ușurință pe trenuri, spre deosebire de camioanele lungi, ale căror dimensiuni ale semiremorcilor diferă de cele standard.

Andreas Schmitz, CEO al Schmitz Cargobull, a declarat: „Spre deosebire de conceptele anterioare de camioane lungi, semiremorcile existente pot fi utilizate în continuare fără investiții costisitoare. Atunci când sunt folosite semiremorci moderne echipate cu cea mai recentă tehnologie de axe și frâne, EcoDuo respectă toate standardele de siguranță. Combinația EcoDuo este

ideală pentru transportul combinat și reduce direct emisiile de carbon per tonă transportată în traficul rutier.”

În timpul fazei pilot de un an din Germania, EcoDuo va circula între fabrica Volkswagen din Wolfsburg și MegaHub, situat la 70 de kilometri distanță, în Lehrte, lângă Hanovra. Grupul Volkswagen oferă ruta fixă de transport; anterior, ruta era deservită exclusiv de vehicule de mare tonaj care transportau containere de producție între Wolfsburg și Spania. Acum, furnizorul global de logistică Sesé va conduce EcoDuo de la fabrica VW până la terminalul din Lehrte, administrat de două companii germane de transbordare, Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße și Kombiverkehr.

De acolo, semiremorcile vor fi transportate 1.700 de kilometri pe calea ferată până în Spania, folosind rețeaua Kombiverkehr KG pentru transport ecologic. La o stație de transbordare din Barcelona, semiremorcile vor fi din nou conectate într-o combinație

EcoDuo și transportate pe șosea de Sesé până la destinație. TÜV-Rheinland supraveghează proiectul pilot din punct de vedere al reglementărilor de trafic rutier și al aspectelor academice.

Pe baza operațiunilor reale, proiectul pilot de un an își propune să evalueze oportunitățile și riscurile combinației de vehicule EcoDuo și să calculeze economiile potențiale pe drum și în terminale. Rezultatele proiectului pilot vor fi rezumate într-un raport final. Andreas Schmitz: „Prin cooperarea tuturor partenerilor implicați, am construit o bază solidă pentru acest proiect pilot. Este un punct de plecare excelent pentru a obține un nivel ridicat de acceptare generală. Cu EcoDuo, subliniem perspectiva noastră europeană, deoarece vehiculul respectă cele mai comune dimensiuni standard și poate fi utilizat cu ușurință pentru transportul intermodal, inclusiv pe trenuri. De aceea, considerăm EcoDuo o soluție de transport eficientă din punct de vedere ecologic și economic pentru utilizarea în întreaga Europă.”

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



PREMIERA ÎN MAI 2019
PE TIRMAGAZIN.RO ȘI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN





În comparație cu un camion convențional și o semiremorcă cu o greutate totală articulată de 40 de tone, conceptul EcoDuo oferă următoarele avantaje:

- reducerea consumului de combustibil și, ca rezultat, emisii mai scăzute de carbon per tonă transportată;
- încărcături mai mici pe fiecare axă;
- creșterea capacității rutiere sau reducerea traficului datorită utilizării unui număr mai mic de vehicule cu o capacitate mai mare;
- reducerea uzurii drumurilor și podurilor datorită încărcăturilor mai mici pe axe și a unui număr mai mic de vehicule articulate;

- soluție pentru lipsa șoferilor – un șofer, două semiremorci pentru călătorii lungi. Schmitz Cargobull investește în extinderea depozitului său central de piese de schimb din Altenberge. Această investiție va asigura un nivel ridicat de disponibilitate a materialelor pentru partenerii de service și clienți prin utilizarea îmbunătățită a locației. Afacerile Schmitz Cargobull cu piese de schimb în Europa au crescut semnificativ în ultimii ani.

Pentru a putea oferi o livrare rapidă și fiabilă a peste 80.000 de piese de schimb, compania își extinde continuu gama de servicii. Cu noul depozit cu culoare înguste, s-a creat mai mult spațiu de depozitare pentru piese de schimb suplimentare. De asemenea, piesele de schimb pentru vehiculele ușoare Berger vor fi distribuite de la această locație.

„Comparativ cu dealerii independenți, Schmitz Cargobull oferă un avantaj decisiv: cumpărături într-un singur loc

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești

"CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.

Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.





SCHMITZ CARGOBULL INVESTEȘTE ÎN LOGISTICA AFACERII CU PIESE DE SCHIMB

- **Noul depozit cu culoare înguste a fost deschis la principala unitate de piese de schimb**
- **Piesele de schimb pentru remorcile ușoare Berger sunt disponibile acum**

și identificarea pieselor prin numărul de șasiu în portalul de piese de schimb EPOS, care permite reparații rapide și timp de funcționare ridicat pentru remorcile Schmitz Cargobull”, spune Britta Sprey, Director General la Cargobull Parts & Services.

Depozit central extins

Noul depozit cu culoare înguste, operat manual, are opt culoare și o înălțime a rafturilor de 14 metri. Oferă aproximativ 3.300 de spații pentru paleți și depozitează cuști de paleți, paleți Euro și jumătăți de paleți. Diferite înălțimi ale rafturilor optimizează utilizarea spațiului din depozit. Relocarea materialelor sub acoperiș permite rute mai scurte în

depozit, ceea ce îmbunătățește calitatea proceselor.

Disponibilitatea îmbunătățită a materialelor duce, de asemenea, la timpuri de livrare mai scurți, iar măsuri suplimentare pentru creșterea și îmbunătățirea capacității de depozitare sunt planificate.

„Avem acum 29 de centre de distribuție în toată Europa pentru a ne asigura că putem furniza piesele de schimb ca putem atelierelor și clienților noștri 24/7. Depozitul central din Altenberge este folosit ca centru de distribuție pentru Germania și Austria. De aici, aprovizionăm centrele internaționale de distribuție de mai multe ori pe zi sau, dacă este necesar, putem livra direct

partenerilor noștri de service din toată Europa”, explică Britta Sprey. Din ianuarie 2023, Schmitz Cargobull se bazează pe procese 100% digitale în depozitul central – de la livrare până la încărcare. Angajații lucrează cu scanere de mână și deget, precum și cu tablete industriale, ceea ce permite procese eficiente și sigure.

Portalul de piese de schimb EPOS

Portalul de piese de schimb Schmitz Cargobull EPOS (Electronic Parts Documentation and Ordering System) este o bază de date cuprinzătoare, cu o selecție de aproximativ 80.000 de piese de schimb. Platforma le oferă partenerilor de service și clienților cu propriile ateliere tot ce au nevoie pentru întreținerea remorcilor și a unităților de refrigerare. Acționează ca un „one-stop shop” convenabil, oferind acces la toate piesele de schimb de la Schmitz Cargobull și alți producători de mărci. Toate componentele comune, șasiul și piesele de uzură sunt disponibile din depozitul central Schmitz Cargobull și din cele 29 de centre de distribuție din Europa. Portalul EPOS conține acum peste 1,4 milioane de vehicule documentate. Prin introducerea VIN-ului (numărului de șasiu), partenerul de service poate identifica cu ușurință piesele de schimb necesare și le poate comanda prin magazinul online, indiferent de programul de lucru sau de disponibilitatea call-centerului.





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

**DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**



AKTOR A SĂPAT APROAPE UN KILOMETRU DE TUNELURI ÎN MUNTE, PE TRASEUL BRAȘOV-SIGHIȘOARA

Primele două TBM-uri lansate de Aktor pentru a foră cele două tuneluri feroviare gemene care leagă Racoș de Apața sunt deja intrate adânc în munte.



Aceste două tuneluri prin munte, care vor avea fiecare lungimea de câte 6,9 km, fac parte din viitoarea linie de cale ferată Brașov-Simeria, din Coridorul Rin-Dunăre, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața-Cața. Proiectul este cofinanțat de Uniunea Europeană, iar contractul a fost semnat de Compania Națională de Căi Ferate (CFR SA) cu consorțiul format din AKTOR SA - Alstom Transport SA - Arcada Company.

TBM Eleni a început forarea la 5 martie 2024 și se află acum la peste 530 de metri adâncime în munte.

TBM Varvara a început forarea la 29 mai 2024 și a ajuns la 350 de metri adâncime.

Sute de inele prefabricate din beton sunt instalate non-stop pentru a forma tunelurile impresionante care au un diametru interior de 8,4 metri și un diametru exterior de 9,4 metri. O linie de cale ferată va trece prin fiecare dintre aceste tuneluri, scurtând actualul traseu în zig-zag al trenului de la Brașov la Sighișoara, care urmează albia Oltului.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



DIN NOIEMBRIE 2019
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



Eleni și Varvara sapă perechea sudică de tuneluri, în timp ce o a doua pereche de tuneluri, numită Homorod, cu o lungime de 5,1 km fiecare, va fi forată între Racoș și Homorod. TBM-urile 3 și 4, Alexandra și Konstantina, sunt asamblate acolo, sunt în curs de testare și vor începe să foreze în curând.

AKTOR Construction este membră a grupului Intrakat, un lider industrial în sectoarele construcțiilor, infrastructurii, concesiunilor/parteneriatelor public-privat (PPP), surselor regenerabile de energie (SER), stocării energiei, dezvoltării imobiliare, proiectelor de mediu și tehnologiilor digitale din Grecia, cu o prezență semnificativă în Europa de Sud-Est, listată la Bursa de Valori din Atena din 2001.

Informații tehnice:

Ce este un TBM, ce este EPB (Earth Pressure Balance) și cum funcționează?

TBM-urile (Tunnel Boring Machines) sunt mașini de forat mecanizate cu cilindri goi din oțel, numiți scuturi. TBM-urile mari sunt cele cu diametrul mare de 8 -16 m lungime, împinse înainte în subteran de cricuri hidraulice (berbeci de împingere), în timp ce un disc rotativ, numit cap tăietor, echipat cu discuri/lame de tăiere în partea din față a scutului excavează solul moale sau/și roca dură. În față capului tăietor se adaugă spumă pentru protecție împotriva uzurii și

pentru a crea un material omogen păstos.

Materialele excavate sunt colectate temporar în spatele capului de tăiere într-o cameră cilindrică, unde sunt amestecate cu apă și aditivi chimici, creând un echilibru al presiunii pământului (EPB) pentru a susține, dacă este necesar, fața de sub excavare, prevenind prăbușirea acesteia. Acest proces este o tehnologie inovatoare de tunelare mecanizată, deoarece oferă siguranță maximă simultan cu forarea.

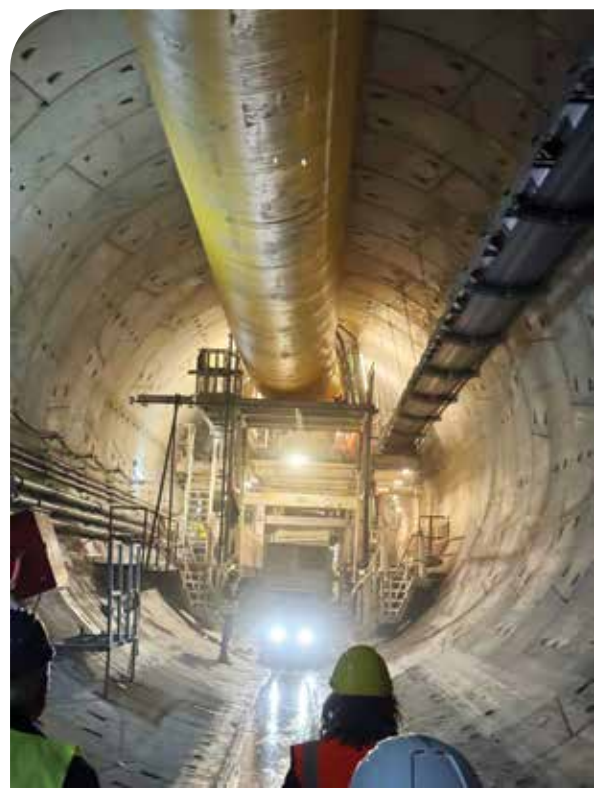
Materialul excavat poate fi îndepărtat din cameră utilizând un transportor pe baza principiului "șurubul lui Arhimede" și apoi în afara tunelului cu ajutorul sistemului de benzi transportoare.

În partea din spate a scutului și sub protecția acestuia, segmentele curbe din beton prefabricat sunt asamblate în inele circulare și plasate în poziția dorită folosind un dispozitiv special. Inelul de prefabricate devine căptușeala finală a tunelului forat, odată ce o anumită deschidere a tunelului a fost excavată (1,5 metri). Pe măsură ce Scutul avansează, inelul circular rămâne pe poziție, susținând terenul excavat după ce a fost umplut cu ciment.

Există un tren de vagoane de susținere remorcate de scut, prin tunelul căptușit, numite ganturi, care transportă toate echipamentele mecanice, electrice și utilitățile necesare funcționării TBM.

Lungimea totală a TBM-ului, inclusiv a ganturilor, poate ajunge în unele cazuri la 130 - 150 m.

Acest principiu al așa-numitului tunel mecanizat oferă astăzi o siguranță mai mare și o construcție mai rapidă a tunelurilor complete decât metoda tradițională de tunelare NATM. Tehnologia TBM-EPB este legată de o tehnologie extrem de sofisticată, care variază de la controlul a peste 150 de funcții de operare simultan de la sisteme în timp real de la distanță până la un sistem de navigație de înaltă tehnologie al scutului de avansare, care îl controlează cu toleranțe de 5 - 10 cm față de axa teoretică a tunelului pe toată lungimea tunelului.





EUROCONSTRUCT TRADING 98 - PERICOL MAXIM PENTRU ASOCIAȚII "ASFALTATORILOR LUI BĂSESCU"

Comisia Europeană a declanșat o investigație privind un presupus ajutor de stat ilegal acordat firmei de construcții de drumuri Euroconstruct Trading 98.

 EUROPEAN COMMISSION
Competition DG
Directorate E - Markets and Cases IV - State aid, manufacturing and agriculture
Unit E.4 industrial manufacturing

Brussels, 26 July 2024
COMP/STL/RR/inf
comp20240622162

Permanent Representation of
Romania to the EU
Av. de Cortenbergh 107
1000 Brussels, Belgium

Subject: SA.114853 - Alleged unlawful State aid to Euro Construct Trading 98 SRL

Dear Sir/Madam,

In the above-mentioned matter, the Commission has received a complaint concerning the granting of alleged state aid to Euro Construct Trading 98 SRL. Please find attached the non-confidential version of the complaint. The Commission services would welcome if your authorities could clarify the issues brought forward in the complaint.

Should your authorities be of the opinion that the issue does not involve unlawful aid, it would be appreciated if your authorities could provide their own summary of the facts, as well as the reasons why they do not consider the alleged aid to be unlawful aid. The Commission could then forward this assessment to the complainant, if it is possible, in order to allay his previous suspicion. To this end, we will assume your agreement that your answers could be forwarded to the complainant. Should this not be the case, please indicate the precise data that you consider confidential and provide a non-confidential version.

On the other hand, if your authorities cannot rebut the arguments brought forward by the complainant, your authorities remain free to notify the State aid to the Commission for approval.

I would appreciate to receive clarification of the above issues within 20 working days from the date of receipt of this letter.

Please note that if the Commission does not receive sufficient information, the Commission's services might be obliged to propose an information injunction pursuant to Article 12 (3) of the Council Regulation (EU) 2015/1589 of 13 July 2015 laying down detailed rules for the application of Article 108 of the Treaty on the Functioning of the

Please specify the name of the case and the case number in all correspondence.

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / European Commission, B-1049 Brussels, Belgium, Telephone: (32) 21 239 11 11
Email address: competition@ec.europa.eu

Compania, patronată de controversații Sorin Vulpescu și Dan Besciu, intimi ai tandemului Traian Băsescu-Elena Udrea, se află de mai bine de șase ani sub protecția legii insolvenței. Se întâmplă acest lucru deși legea 85/2014 nu permite o perioadă mai mare de trei ani a stării de insolvență.

Până în anul 2021, sancționarea privind ajutorul de stat se limita la societatea beneficiară a acestui ajutor. După acest an, poate fi atrasă și răspunderea firmelor asociate în diverse proceduri de achiziții cu compania incriminată. Decizia din 29 aprilie 2021 a Curții de Justiție a Uniunii Europene

(CJUE) în cazul C-890/19 stabilește ca, în cazul constatării unui ajutor de stat ilegal oferit unei societăți intrată în insolvență, cuantumul sancțiunii stabilit pentru societatea în cauză se poate extinde și asupra societăților partener/ asociate în diferite proceduri de achiziții publice împreună cu societatea care a beneficiat de ajutorul de stat. Cu alte cuvinte, dacă o societate beneficiară a ajutorului de stat s-a asociat în diferite proceduri de achiziție publică cu alte societăți, acestea din urmă sunt considerate beneficiari indirecti și pot fi obligate la returnarea ajutorului de stat considerat ilegal. În situația în care societatea

TRIBUNALUL BUCURESTI
 SECTIA a VII-a Civila
 Dosar: 4040/3/2018
 EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. - in reorganizare judiciara/ in judicial reorganization/ en redressement
 Administrator judiciar: "DINU, URSE si Asociatii" SPRL

Modificarea planului de reorganizare a activității debitoarei EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. - in reorganizare judiciara / in judicial reorganization / en redressement, propusa de administratorul special Besciu Dan

MODIFICAREA NR. 2
A PLANULUI DE REORGANIZARE
 a activitatii debitoarei
EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L.
 (in reorganizare judiciara/ in judicial reorganization/ en redressement)

ADMINISTRATOR SPECIAL
 BESCUI DAN



Cadrul legal: Legea Insolventei nr. 85/2014
 APRILIE 2023

European Union? Moreover, if the Commission's services are not able to clarify these issues, a formal investigation procedure might have to be opened on the basis of the information available.

Yours sincerely,
 e-signed/
 Florin LAPINA
 Head of Unit

beneficiară a ajutorului de stat ilegal se află în insolvență sau intră în faliment, evident că sancțiunile aplicate de către Comisia Europeană vor fi suportate de către firmele asociate acesteia. Sumele imputabile pot fi colosale, întrucât la prejudiciul stabilit se adaugă daune și penalități la zi. Aceasta este situația ingrată în care se află numeroasele firme asociate cu Euroconstruct. Numai din 2021 până în prezent, adică după cel de-a treilea an al insolvenței, Euroconstruct a câștigat, împreună cu alte firme asociate, numeroase proceduri de achiziții publice, ale căror valoare cumulată depășește 3,5 miliarde de

EUROCONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. Aprilie 2023
 Societate in reorganizare judiciara / in judicial reorganization / en redressement

1. DEFINIȚII

Ori de câte ori vor fi folosite în prezenta modificare a planului de reorganizare, cu excepția cazului în care sunt definite altfel în cadrul acestuia, sau cu excepția cazului în care contextual necesită altă interpretare, termenii definiți în continuare vor avea următoarele înțelesuri, după cum urmează:

- **EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L.** („EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L.”, „Debitoarea”, „Debitorul”, „Societatea”) – societate aflată în procedura de insolvență, cu sediul social în Bucuresti, Str. Razoare nr. 32, Lot 12, Lot 13, etaj 4, sector 6, avand cod de identificare fiscală: 10742031, si număr de ordine în registrul comerțului J40/6277/1998.
- **Administrator judiciar „DINU, URSE si Asociatii” SPRL („DINU, URSE si Asociatii” SPRL ” sau „Administratorul Judiciar”)** – practician în insolvență, desemnat prin Incheierea de Sedinta din data de 13.02.2018, pronuntata de TRIBUNALUL BUCURESTI, Sectia VII Civila, în Dosar nr. 4040/3/2018
- **Planul de Reorganizare („Planul de Reorganizare” sau „Planul”)** – planul de reorganizare propus de administratorul special si de Administratorul Judiciar al Debitoarei, care a fost aprobat de catre creditorii in sedinta Adunarii Creditorilor Debitoarei din data de 13.03.2019 si confirmat la data de 04.06.2019, de Tribunalul Bucuresti Sectia a VII-a Civila prin sentinta nr. 3385/2019.
- **Modificarea nr. 1 a Planului de reorganizare** - modificarea Planului de reorganizare, propusa de administratorul special si de Administratorul Judiciar, aprobata prin Hotararea Adunarii Creditorilor din data de 29.05.2020, confirmata ulterior de catre Judecatorul sindic, prin hotararea nr. 1329/2020 din data de 16.06.2020, ramasa definitiva.
- **Modificarea nr. 2 a Planului de reorganizare** - prezenta modificare a Planului de reorganizare, propus de administratorul special, care actualizează perspectivele de redresare în raport cu posibilitățile și specificul activității Debitoarei, cu mijloacele financiare disponibile și cu cererea pieței față de oferta Debitoarei, incluzând și programul de plată a creanțelor.

lei + TVA.

Numărul și numele firmelor cu care Euroconstruct s-a asociat sunt impresionante: Acvatot, Aktor, Alstom, Antrepriza de Construcții Căi Ferate, Arcada, Construcții Erbașu, Intrakat, Porr Construct, Rotary Construcții, Strabag, etc. Grav pentru toți asociații de bună credință ai Euroconstruct este faptul că vor fi constrânși să achite sancțiunile stabilite de către Comisia Europeană, în condițiile în care firma lui Vulpescu și Besciu, aflată acum în insolvență, nu va mai exista.

În toate procedurile câștigate în asociere cu alte societăți, Euroconstruct a fost obligată să își menționeze starea de insolvență, dar a declarat că respectă întru totul planul de reorganizare numărul 2, plan propus chiar de către Dan Besciu, administratorul special, împreună cu administratorul judiciar, aprobat de Adunarea creditorilor și confirmat de către judecătorul sindic de la Tribunalul București.

Astfel, asocierile au putut fi

declarate admisibile în proceduri și nu au fost excluse de la acestea. Acest plan de reorganizare aprobat prevede ca toți creditorii să își fi încasat creanțele în semestrul 20 al planului, respectiv, până pe data de 04 iunie 2024. Însă acest lucru nu s-a întâmplat. Euroconstruct nu a respectat planul de reorganizare. Unii dintre creditorii, nemulțumiți, au solicitat explicații administratorului judiciar, iar alții au cerut în instanță chiar falimentul firmei conduse de Vulpescu și Besciu.

Pe lângă toate aceste probleme practic insurmontabile pentru Euroconstruct, firma s-a pricopsit, numai în ultimii doi ani, cu 11 documente constatatoare negative. Două sunt emise de către CFR și nouă de către CNAIR. Acestea atestă îndeplinirea în mod necorespunzător a contractelor aflate în derulare, stabilind și penalități de milioane de lei, ca daune produse autorităților contractante. Bineînțeles că nici aceste penalități nu au fost achitate.

Cu un asemenea "pedigree", este greu de crezut că Euroconstruct, singură sau în asociere, va mai fi acceptată la vreo procedură de achiziție publică.

De mai mulți ani, Vulpescu și Besciu încearcă cu disperare să vândă Euroconstruct. Strategia lor de vânzare constă în "aburirea" potențialilor cumpărători cu valoarea contractelor pe care firma le-a obținut de la statul român.

Problema lor este aceea că, nu numai că nu sunt în stare să ducă la îndeplinire părțile lor din contractele atribuite, dar au apărut și apar "ghiulele" din ce în ce mai grele legate de picioarele lor. Acestea din urmă nu mai pot fi îndepărtate doar prin combinațiile la care cei doi excelează.

La cât de înglodată în datorii și probleme este Euroconstruct, șansa de a păcăli un potențial cumpărător devine infimă. Vulpescu și Besciu nu au nicio șansă să scape de firmă, nici dacă plătesc ei pentru acest lucru.

Nr anunt atribuire	Denumire contract	Data publicare	Autoritatea contractanta	Valoarea Acord cadru RON	Asociere castigatoare
CAN108921	Lucrări de întreținere prin îndobăzirea la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii	29.08.2024	RO 13004529 - Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA	520.406.160,00	Ofertant castigatori S.C. ROTARY CONSTRUCTI MENTINANTA S.R.L. / RO1802984 EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. / RO 10742031 SC PROJECT CONSULT SRL / RO 13428912
CAN107413	Lucrari de manutent rutiere prefabricate termocoborât aplicate la căile, covoraș anti-derapant și materiale plastice aplicate la căile "drylay" pentru rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale - Lotul: DRSP București, DRSP Craiova	14.08.2024	32054268 - COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.	121.718.888,00	Ofertant castigatori EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 GUMAVA SEMNALIZARE / RO21891886 Lotul: 1 Ofertant castigatori SANDRA EUROCONSTRUCT SRL / RO 13860254 S.C. GUMAVA SEMNALIZARE S.R.L. / RO21891886 EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. / RO 10742031 Lotul: 1
CAN1070676	Lucrări de aliniere a rețeaților de viteză, pentru realizabilizarea parametrilor tehnici ai suprastructurii	17.06.2024	13403817 - C.N.C.F. "C.F.R." S.A. - SUCCURSALA REGIONALA C.F. CRAIOVA - UNITATE OPERATIONALA	133.716.195,20	Ofertant castigatori ROTARY CONSTRUCTI MENTINANTA / 38879294 SC PROJECT CONSULT SRL / RO 13428912 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
SCNA130840	Execuție lucrări de reparație asfuzipav, Comuna Dragomir, județul Ifov	08.07.2024	3648775 - Comuna Dragomir (Primaria Comunei Dragomir)	6.011.809,77	Ofertant castigatori CONVERMILUX S.R.L. / 42327335 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
CAN1000078	Lucrări de întreținere și reparație a trecerilor la nivel cu calea ferată (2 loturi)	02.07.2024	RO 13004529 - Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA	133.949.081,00	Ofertant castigatori EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 ANTREPRIZA DE CONSTRUCTII CAI FERATE / RO 15687947 SC PROJECT CONSULT SRL / RO 13428912 CONTRACT CADRU
CAN1144819	Contract de servicii de proiectare și execuție lucrări realizabile în și de tranșee adânc cu obiect "Achiziție de servicii de proiectare, analiză tehnică din punct de vedere al siguranței și lucrări de execuție realizabile în și de tranșee", 35 loturi.	10.06.2024	4877117 - MUNICIPIUL BUCUREȘTI	85.761.634,90	Ofertant castigatori Asabambo Holding Parcel Contract / RO 28066880 SC PROJECT CONSULT SRL / RO 13428912 ROTARY CONSTRUCTI MENTINANTA / 38879294 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
CAN1186023	Lucrări de întreținere prin îndobăzirea la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii Scurcului Regional Iași	07.06.2024	RO 13004529 - Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA	833.339.691,42	EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 Ofertant castigatori

CAN110914	Lucrări de drumuri	24.05.2024	4364349 - ADMINISTRATIA DOMENIULUI PUBLIC SI DEZVOLTARE URBANA SECTOR 6	807.877.484,94	Ofertant castigatori FORM CONSTRUCT / RO 34661524 SC DANUBE TOTAL GRUP SRL / RO1333796 PETROCONSTRUCT GROUP / RO 34668329 NONA REAL EXPORT SRL / RO 37443990 TRAC WEST / RO 13728860 CONSTRUCTII STRABU / RO 438809 ACHAROT / RO20986 E.M. PRIME CONSTRUCT S.R.L. / RO 18488046 UNIFIP GLOBAL SRL / RO48370815 TOMSA GAS CONSTRUCT / RO 10176256 VERTATEL INTERNATIONAL / 37818840 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 STRABUS / RO 4818914 CONTRACT CADRU nr 1 Ofertant castigatori Lotul: 1 STRABUS / RO 4818914 ACHAROT / RO20986 TRAC WEST / RO 13728860 PETROCONSTRUCT GROUP / RO 34668329 NONA REAL EXPORT SRL / RO 37443990 SC DANUBE TOTAL GRUP SRL / RO1333796 TOMSA GAS CONSTRUCT / RO 10176256 E.M. PRIME CONSTRUCT S.R.L. / RO 18488046 UNIFIP GLOBAL SRL / RO48370815 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 FORM CONSTRUCT / RO 34661524 VERTATEL INTERNATIONAL / 37818840
CAN1093297	Proiectare și execuție lucrări aferente obiectului de investiții: Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferente obiectului de investiții "Modernizarea liniei Berceni Caransebeș - Timpașoaia - Arad, Lot 1 Caransebeș - Lugoj" Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferente obiectului de investiții "Modernizarea liniei Berceni Caransebeș - Timpașoaia - Arad, Lot 2 Lugoj - Timpașoaia Est"	08.03.2024	RO 13004529 - Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA	1.344.720.252,30	Ofertant castigatori S.C. Albon Transport S.A. / RO 8640096 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031 ANGADA COMPANY / RO 1437920
SCNA109708	Amplasare și salinare sanatori / regle din zona turistică publică de pe raza U.A.T. Caransebeș - Dragomir, precum și construcția de poduri	04.02.2024	4364327 - Comuna Dragomir	4.749.947,83	Ofertant castigatori ALFOPUM INVEST / RO 36891820 SAGA SERV CONSTRUCT / RO21890652 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
SCNA109718	PROIECTARE, ASISTENȚA TEHNICĂ ȘI EXECUȚIE LUCRĂRI PENTRU OBIECTUL DE INVESTIȚIE „MODERNIZAREA STRAZILOR ÎN SATUL ÎNDRĂGĂȘI ÎN ZONA 113 IUSA, COMUNA MODRUȘI, JUDEȚUL CARASEBES”	24.11.2023	3969714 - COMUNA MODRUȘI	14.486.831,72	Ofertant castigatori DECORA REDDENT / RO 30788293 MCS SMART PROJECT S.R.L. / 39292433 ROSCONSTRUCT / 23664349 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031

SCNA108408	Lucrări aferente proiectului "Demontare și restorare Amplasă turistică Magossai - Refacere învelitori la apăsările Ghelâșu, Casa de Caspaci (Corp C), Turn acor, Copaci A și B restaurare și învelire cu "centuri")"	05.06.2023	RO 4283120 - Centrul de Cultura Palatului Brancovenesc și de Partile Susținutului	1.625.940,11	Ofertant castigatori AS STUDIO CD / 36887653 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
CAN107001	"Realizarea lucrărilor de aliniere apei potabile Scurcului de Ape nr. 3 Intrarea Agricultorilor, Magossai"	03.02.2021	37209179 - S.C. APA-CANAL EURO S.A. 37821160 - COMPANIA MUNICIPALĂ STRAZI, PODURI ȘI PASAJE BUCUREȘTI SA	1.703.729,20	Ofertant castigatori EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
CAN1074429	Acord cadru de furnizare apei potabile	08.10.2021		6.691.690,00	Ofertant castigatori EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. / RO 10742031 E.M. PRIME CONSTRUCT S.R.L.
CAN1096607	Contract de execuție lucrări R-02 „Instalarea și alinierea rețelei alimentare cu apă, rețea de canalizare, stație de pompare apă uzată în Magossai, Balotesti, Timpașoaia" „Proiect regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată din județul Ifov, în perioada 2014 - 2020”	27.07.2021	26709129 - S.C. APA-CANAL EURO S.A.	36.626.715,26	Ofertant castigatori INTRAKAT / 094207380 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
CAN1096609	Contract de execuție lucrări R-03 „Instalarea și alinierea rețelei alimentare cu apă, rețea de canalizare, stație de pompare apă uzată în Băgălești, Clinceni” „Proiect regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată din județul Ifov, în perioada 2014 - 2020”	27.07.2021	26709129 - S.C. APA-CANAL EURO S.A.	40.716.700,23	Ofertant castigatori INTRAKAT / 094207380 EURO CONSTRUCT TRADING 98 / RO 10742031
			TOTAL	1.547.426.592,83	



Contact registratura pentru depunere documente:
registratura.cnair@andnet.ro



COMPANIA AUTOSTRAZI DRUMURI NATIONALE COMUNICARE TRANSPARENȚA PRODUSE/SERVICII CARIERE E-PETITE E-CERERE 544 CONTACT

COMUNICARE » Comunicate de presa » Interes general » Au fost depuse 2 oferte pentru [...]

- Comunicate de presa
- Anunturi
- Reglementări mediu
- Publicații
- Multimedia
- Identitate vizuală
- Strategia de comunicare



Au fost depuse 2 oferte pentru proiectarea și execuția Podului suspendat de la Brăila

22 Aug 2017 Interes general



Până în data de 21.08.2017, ora 16:00, a fost posibilă depunerea în SEAP a ofertelor aferente obiectivului "Proiectare și execuție Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila".

Ofertele au fost depuse de către următorii operatori economici:

1. Asocierea Astaldi SpA (Italia) – IHI Infrastructure Systems Co. Ltd. (Japonia)
2. Asocierea China Communication Construction Company Ltd (China) – China Road and Bridge Corporation (China) – Eptisa Servicios de Ingenieria SL (Spania)– Euro Construct Trading '98 SRL (Romania)– CCCC Second Harbour Engineering Co Ltd (China)- CCCC Highway Consults Co Ltd (China).

Cu o valoare pentru proiectare și execuție de 2.025.494.965 Lei fără TVA (aproximativ 500 de milioane de euro), acesta reprezintă cel mai mare contract pentru un proiect de infrastructură, atribuit în ultimii 27 de ani.

Contractul va fi atribuit în baza celui mai bun raport calitate-preț, iar durata acestuia va fi de 114 luni. Astfel 18 luni sunt alocate proiectării, 36 de luni execuției lucrărilor iar perioada de garanție va fi de minim 60 de luni.

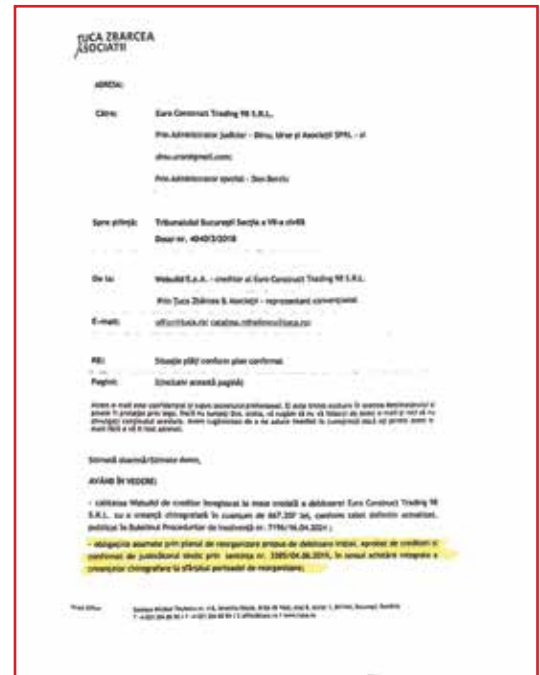
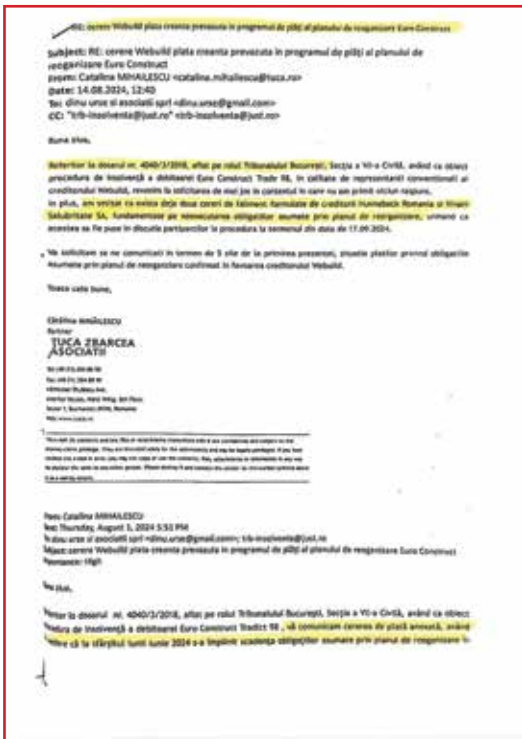
Proiectul de investiție, cu o lungime totală de 23,413 km cuprinde inclusiv proiectarea și execuția drumului principal, Brăila – Jilija și a drumului de legatură cu DN22, Smârdan – Măcin.

WEBUILD SOLICITĂ FALIMENTUL EUROCONSTRUCT TRADING '98

Concernul transnațional Webuild (fost Astaldi), constructorul podului peste Dunăre de la Brăila, cere în instanță falimentul firmei "asfaltatorilor lui Bănescu", Euroconstruct Trading '98.

Problema insolvenței Euroconstruct a devenit atât de gravă încât până și prietenii de la Webuild au intrat în alertă maximă. Italienii ar fi

fost ultimii îndreptățiți să "întoarcă armele" împotriva Euroconstruct, mai ales după ce au câștigat procedura de proiectare și execuție a podului de la Brăila. Au fost depuse numai două oferte pentru acea procedură, una a Astaldi (Webuild) și cealaltă a unei asocieri dintre o firmă chinezească





și Euroconstruct.
În mod "miraculos", Astaldi a

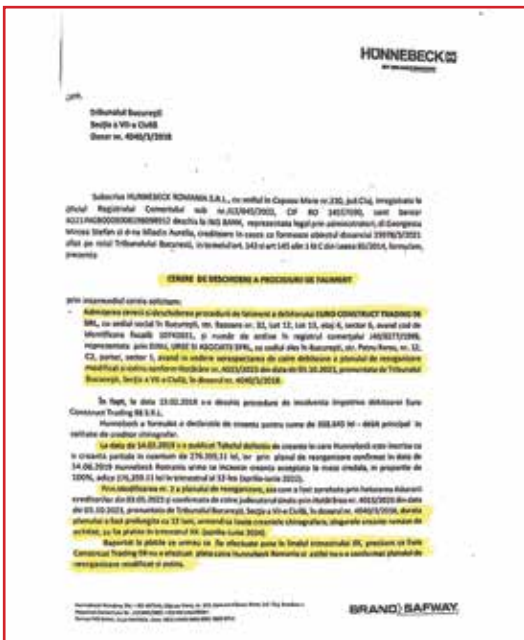
câștigat cu o diferență de preț de
numai 0,12 sutimi, în condițiile în

care valoarea contractului a fost
de peste două miliarde de lei. Ca
și când, în asocierea concurentă,
ar fi avut un bun prieten care le-a
"tras clapa" chinezilor. Evident,
dezinteresat!

Sătule de mașinațiunile și
tergiversările procedurii de
insolvență ale Euroconstruct, din ce
în ce mai multe societăți țepuite de
celebrii "asfaltatori ai lui Bănescu",
Sorin Vulpescu și Dan Besciu, se
adresează Tribunalului București
solicitând falimentul Euroconstruct.
Motivul legitim invocat de către
firmele păgubite este acela că nu a
fost respectat termenul de plată al
datoriilor, respectiv 04 iunie 2024,
aprobat prin planul de reorganizare
modificat al Euroconstruct.

Firmele care solicită în instanță
recuperarea datoriilor sau falimentul
Euroconstruct sunt "norocoase".
Multe alte societăți nu mai apucă
să facă acest lucru pentru că,
prin nerecuperarea datoriilor în
cei peste șase ani de insolvență
ai Euroconstruct, au intrat în
falimentat.

La o săptămână după ce am
publicat un articol despre situația
ingrată a asocierilor și a creditorilor
firmei lui Vulpescu și Besciu, am
primit pe adresa redacției mai multe
documente pe această temă.
Dintre acestea vă prezentăm o
scurtă selecție.





CNAIR A MAI BIFAT O VICTIMĂ: CONSULUL UNGARIEI ÎN ROMÂNIA

Parapelele metalice montate pe autostrăzile din România se comportă ca adevărate ghilotine: taie mâini, străpung corpuri și decapitează participanții la trafic.

Cel mai recent caz, decapitarea consulului Ungariei în România în urma cedării parapetului median de pe autostrada A1 Timișoara-Lugoj nu este singular. Sunt celebre cazurile fetei al cărei braț i-a fost amputat de parapetul de pe A4 Centura Constanței precum și cel al conducătorului auto ucis de parapetul median desprins de pe A2 Autostrada Soarelui. Sunt multe alte situații în care atât parapetele median, cât și cel marginal nu își îndeplinesc rolul funcțional de a nu permite vehiculelor, în caz de coliziune cu ele, să intre pe contrasens sau să părăsească carosabilul. Două sunt cauzele majore ale acestor uriașe tragedii. Mai întâi, faptul că CNAIR, invocând motive financiare, instalează parapete de clasă inferioară celei corespunzătoare pentru protecția în fața oricăror situații neprevăzute în



trafic. În cazul accidentului consulului Ungariei, de pe Autostrada Timișoara-Lugoj, cauza este instalarea parapetelor de tip H2 pe zona mediană, în loc de parapete tip H4. H2 asigură protecția la coliziunea cu autoturisme și autobuze, în timp ce H4 protejează și la coliziunea cu autocamioane grele. Cu alte cuvinte, parapetele H4 asigură o protecție în toate situațiile. Nu putem ignora faptul că, după autoturisme, autocamioanele sunt cele mai des întâlnite vehicule pe

autostrăzi, deci se impunea ca, măcar pe zona mediană, parapetele instalate să fie de tip H4. Dacă ar fi fost acestea instalate, atunci

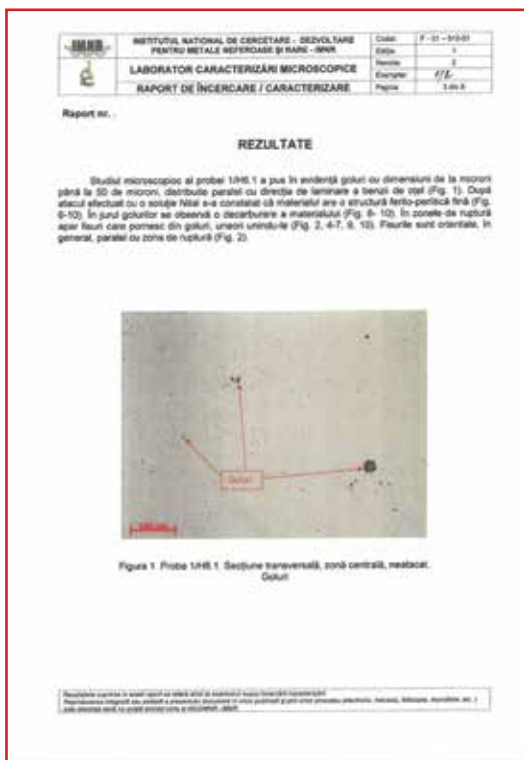




tragedia cu consulul Ungariei nu s-ar mai fi produs.
În mod incredibil, un camion încărcat cu bușteni, care și-a pierdut brusc direcția de mers, a trecut de pe banda întâi pe banda a doua, a spulberat două rânduri de parapete



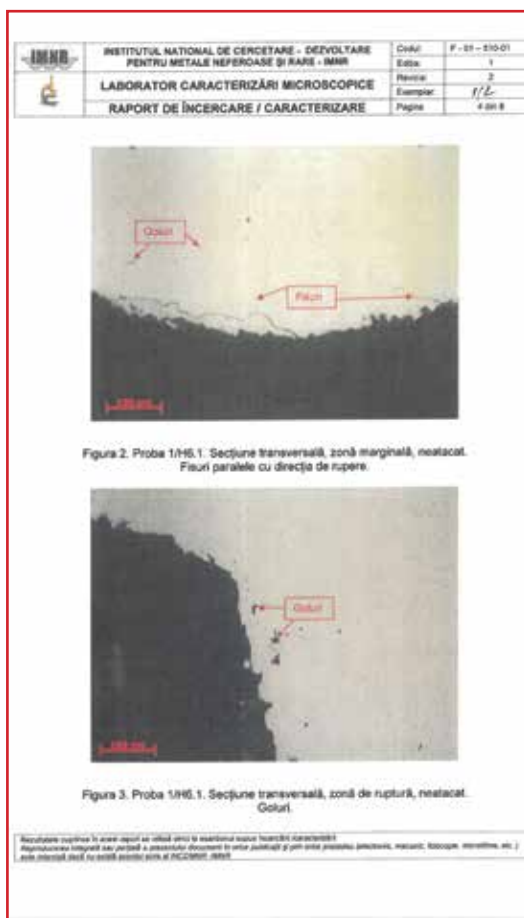
ICECON SA ROMANIA, Bucuresti, Șos. Pantelimon nr. 266, Sector 2, Cod 021632, CP 3-33 Tel.: +40 (21) 202 55 00; +40 (21) 255 07 34; +40 (21) 255 37 47 Fax: +40 (21) 255 14 20; +40 0274 201 278 e-mail: icecon@icecon.ro; http://www.icecon.ro	
ICECON TEST RAPORT DE ÎNCERCARE PARAPETI DE SIGURANTA DRUM NIVEL DE PROTECTIE H1, H2, H3 și H4b AUTOSTRADA	
AVIZAT, PRESEDINTE DIRECTOR Prof. Univ. Dr. Ing. Dr. Ștefan ȘTEFĂNESCU Membru al Academiei de Științe a României	
Numar raport încercare: RI - Data: Nr. total pagini: 11	
Proceduri și standarde de încercare: SR EN ISO 6892-1:2010 PI/C-05C SR EN ISO 1461:2009 PIF - 22 SR EN ISO 2178:1998	
SOLICITANT: _____ Adresa santier: _____	
Nr. și data contractului: _____ Nr. Comandă: 269/21.10.2013 Nr. și data Proiectului - Verbal de Proiectare - Primire a Raportului de Încercare: _____	
ICECON APROBAT DIRECTOR Ing. Aurelian Galben	VERIFICAT, DIRECTOR ȘTIINȚIFIC, Dr. Ing. Ovidiu Vasile
RESPONSABIL MQ, Ing. Mariana Stancu	
ELABORAT, Divizia I Tehnologii în construcții, materiale, sisteme și elemente structurale	Responsabil încercare produs: Sing. Pasculescu Gabriela
Șef Divizia I: Ing. Ramona Pintol	
Rezultatele prezentați raport de încercare se referă strict la obiectul încercat. Orice tranșare sau extrapolare a rezultatelor din cadrul prezentați raport implică asumarea răspunderii de către cel care o efectuează. Raportul de încercare, este un document unitar în care se poate face referire sau care poate fi inclus într-un alt document numai ca atare. Raportul poate fi reprodus numai integral, în condițiile alinaatului precedent și cu acordul scris al laboratorului care l-a emis.	
Prezentați Raport de încercare nu constituie și nu implică o aprobare a profesional de către organismul de acreditare RENAR sau de către organismele de decernare.	



metalice, a intrat pe contrasens și a făcut praf mașina consulului Ungariei. Grozăvia este că pe toată rețeaua de autostrăzi din România s-au instalat numai parapete mediane de dip H2. CNAIR a optat pentru această soluție incompletă invocând

costul substanțial mai redus. Adică aproximativ 30 de euro pe metrul liniar în cazul parapetului de tip H2, față de aproximativ 70-80 de euro/ml în cazul celui de tip H4. Privind strict prin prima costurilor, decizia CNAIR ar putea fi motivată. Pe de altă parte, rolul Companiei de Drumuri, la fel ca rolul constituțional al statului român, este de a proteja viața și integritatea fizică a cetățenilor. Ori această obligație fundamentală nu poate fi dusă la îndeplinire prin montarea de elemente de siguranță rutieră luând în considerare numai costul cel mai scăzut. Și aici nu vorbim numai de parapete, ci și de marcaje rutiere care de multe ori nu sunt vizibile noaptea, de indicatoare rutiere care nu au dimensiunile și calitatea foliei reflectorizante prevăzute în normative, de lipsa semnalizării adecvate a obstacolelor periculoase, gen capete de pod sau sensuri giratorii. Și, nu în ultimul rând, semnalizarea defectuoasă a lucrărilor de pe carosabil. Toate acestea, împreună cu parapetele, reprezintă elemente care concură în mod direct la siguranța circulației și care sunt montate în ultima fază a construcției unui tronson de drum nou. Nimeni nu mai verifică nici calitatea și nici conformitatea acestora. Chiar dacă poliția rutieră sau consultantul tehnic semnaleză CNAIR neconformitățile elementelor de siguranță rutieră, cei de la Compania de Drumuri, sub presiunea politică a inaugurării cât mai rapide a tronsonului de drum, ignoră problemele existente și se grăbesc să semneze recepția. Acest comportament este bine cunoscut atât de către beneficiar, cât și de către constructori. Evident, știind că nu va fi controlat la elementele de siguranță rutieră, constructorul montează ce este mai ieftin, chiar dacă nu respectă normativele tehnice de calitate. Astfel, ajungem la cea de-a doua cauză majoră a acestor accidente rutiere: certificarea prin documente măsluite a unor elemente de siguranță rutieră de cea mai proastă

calitate. În cazul decapitării consulului Ungariei, există posibilitatea reală ca parapetele tip H2, montate pe autostradă de către constructorul italian Tirrena Scavi SpA, să nu fie cele din documentele de certificare depuse la CNAIR. Vă prezentăm un caz, tot cu parapete mediane de pe o altă autostradă din România, în care calitatea acestora, consemnată în certificate și în rapoarte de încercări, nu este cea reală. S-au montat parapete furnizate de producătorul italian falimentat Fracasso SpA, care au fost fabricate în India, au stat depozitate 20 de ani pe un câmp în Italia și ulterior au fost montate "de noi" pe o autostradă proaspăt construită în România. Documentele care confirmă calitatea acestor parapete au fost întărite și de niște rapoarte, total neconforme cu realitatea, emise de controversatul ICECON SA. Este știut că, de zeci de ani, acest organism a bulversat complet piața construcțiilor din România, livrând pe bandă rulantă agremente și rapoarte de încercări. Culmea ridicolului, acest "campion al agrementelor" emite rapoarte de încercări fără ca măcar să aibă aparatura necesară efectuării testelor. Mostre ale acestor parapete Fracasso au fost analizate de către Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Metale Neferoase și Rare - IMNR iar rezultatele sunt înfiorătoare: fisuri, goluri, incluziuni de materiale nemetalice, concentrație mare de carbon etc. Cu alte cuvinte, parapetele sunt niște adevărate "foițe de ceapă"! Aceasta este consecința reală și terifiantă a lipsei verificării de către CNAIR a caracteristicilor reale ale elementelor de siguranță rutieră montate. Birocrații companiei, presați de apetența politicianilor de a tăia cât mai repede panglicile, acceptă de bune și îndosariază niște documente fără valoare, pe principiul: "Timpul trece, leafa merge, noi cu drag muncim!".



**DE LA PRODUCĂTORII
REALITY SHOW-ULUI VIRAL
“CONTROALELE ISCTR”**



**UN SERIAL DEDICAT
STĂRII DEZASTRUOASE
A INFRASTRUCTURII RUTIERE
ROMÂNEȘTI**

**DIN LUNA SEPTEMBRIE 2018
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIR MAGAZIN**



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

SCANIA