

# Info

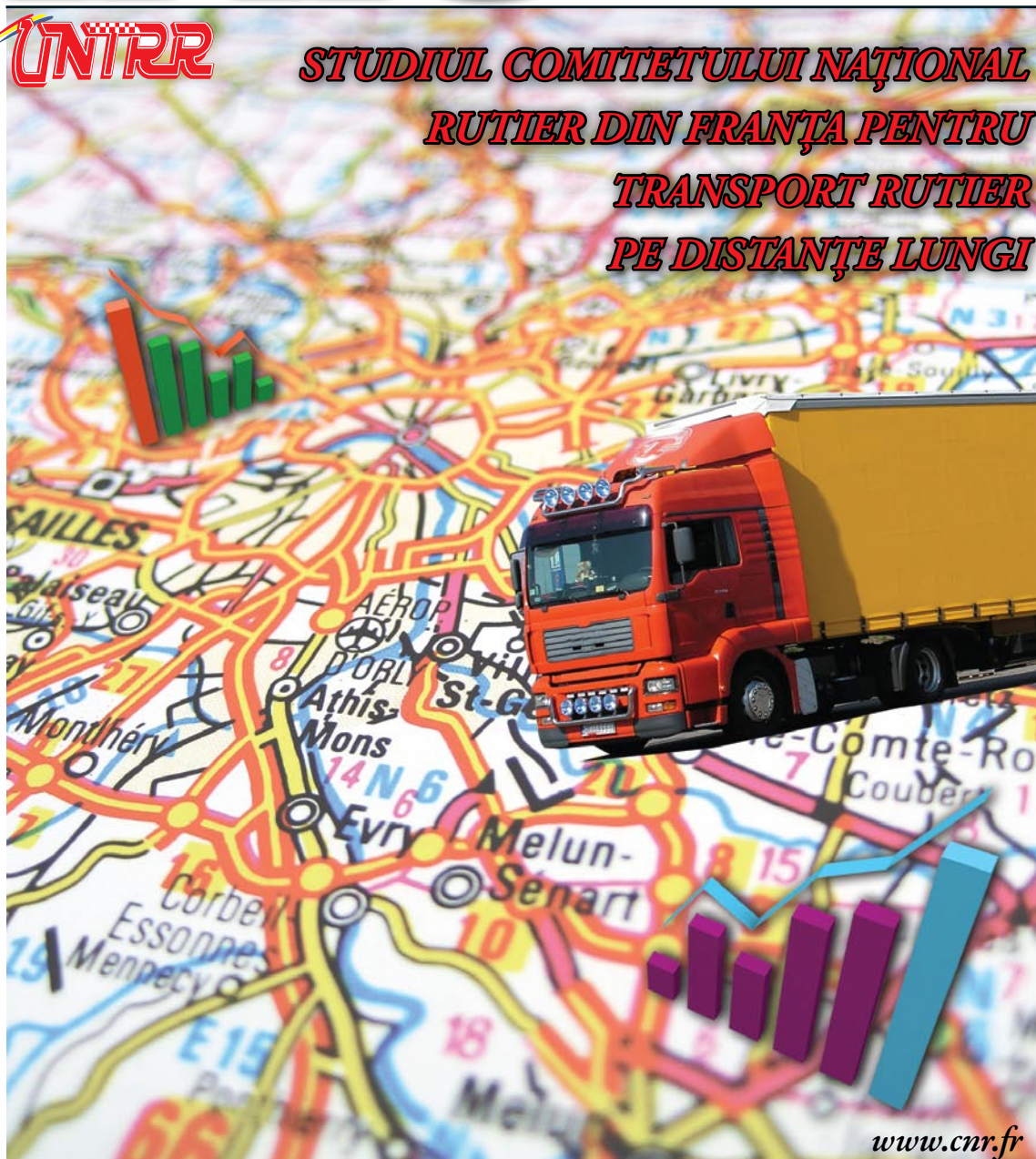
SUPLIMENT

Supliment al  
Buletinului informativ  
al Uniunii Naționale  
a Transportatorilor  
Rutieri din România

IULIE 2008

UNTRR

## STUDIUL COMITETULUI NAȚIONAL RUTIER DIN FRANȚA PENTRU TRANSPORT RUTIER PE DISTANȚE LUNGI





# ***Studiul CNR pentru transport rutier pe distanțe lungi 2007***

După reformarea dispozitivului său de observare a condițiilor de exploatare a componentelor costului transportului rutier al mărfurilor, Comitetul Național Rutier realizează în fiecare an un studiu privind activitatea « Pe Distanțe Lungi » a transportului de mărfuri diverse.

În cursul celui de-al patrulea trimestru 2007, CNR a vizitat deci, în timpul studiilor față în față, cele 220 de întreprinderi cu eșantion reprezentativ (cf. § "Caracteristicile eșantionului" pagina 2). Ca și în ani anteriori, rata fidelizării studiilor depășește 90% : doar 8% dintre întreprinderi au fost reînnoite prin « sosii » ca urmare a încetării activității, lichidărilor sau, mai rar, refuzurilor de a răspunde. Astfel, putem considera că există o apropiere între caracteristicile eșantionului de la un an la altul.

Studiul 2007 a permis astfel prezentarea elementelor de referință ale costurilor CNR cu privire la evoluția condițiilor de exercitare a activității.

CNR restituie rezultatele din 2007 în doi timpi:

- De la pagina 3 la 22 din acest document, o analiză a rezultatelor pe clasă de efectiv, variabilă de stratificarea eșantionului său,
- De la pagina 22 la 30, o analiză suplimentară pe clasă de kilometraj pentru a încerca să răspundem la diversitatea situațiilor întâlnite.

Principiile evoluției înregistrate din 2000 sunt reamintite în paginile 32 și 33.

# *J CUPRINS*

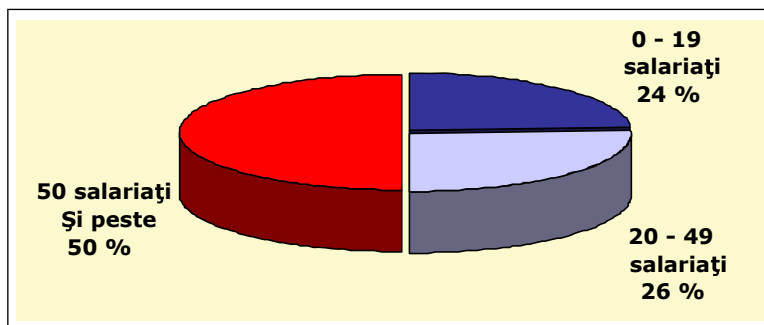
<i>J Cuprins</i>	1
<i>J Caracteristicile eșantionului</i>	2
<i>J Analiza pe clasă de efectiv</i>	3
Condițiile de exploatare a vehiculelor	3
Costurile vehiculului	9
Condițiile de lucru ale personalului de conducere	14
Costurile structurii	20
Natura clienților și termenii de plată	21
<i>J Analiza pe clasă de kilometraj</i>	22
Caracteristicile eșantionului	23
Condițiile de exploatare a vehiculelor	23
Condițiile de lucru și remunerare ale personalului de conducere	27
Celelalte componente ale costului	28
<i>J Concluzii</i>	31
<i>J Principalele evoluții din 2000</i>	32
Condițiile de exploatare a vehiculelor	32
Principalele componente ale costului vehiculelor	32
Structura prețului total al vehiculelor	33

## CARACTERISTICILE EȘANTIONULUI

Sunt vizate întreprinderile care efectuează, cu titlu exclusiv, transport pe distanță mare pornind de la propriile lor mijloace de producție. Eșantionul a fost « stratificat » pe trei clase de efectiv salariat:

- 0 (artizan) - 19 salariați,
- 20 - 49 salariați,
- 50 salariați și peste

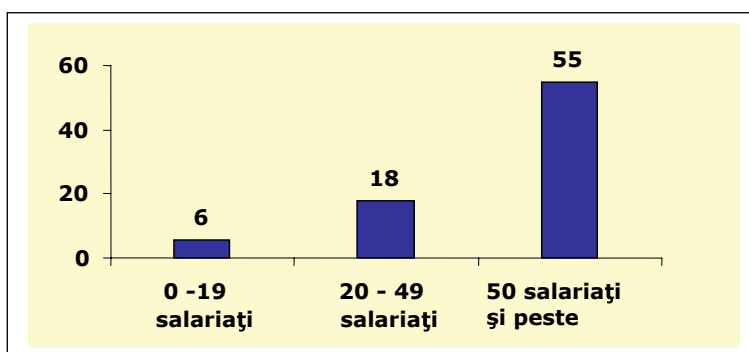
### *Parte relativă a diferitelor dimensiuni ale întreprinderilor în eșantion*



Partea relativă a fiecărei clase de efectiv este proporțională cu contribuția sa la cifra de afaceri a întreprinderilor din sectorul « transport rutier interurban (distanță lungă) » așa cum rezultă din Studiul Anual al Întreprinderilor din Serviciul Economic, Statistici și Previziuni (SESP) al Ministerului Transporturilor.

Precizăm faptul că datele statistice prezentate aici se referă la singura familie a ansamblurilor rutiere de 40 de tone, obiectul studiului și nu la ansamblul parcului exploatat de către întreprinderile interogate. Pentru această familie omogenă, numărul mediu de vehicule cu motor exploatate de clasa efectiv salariat este următorul:

### *Număr minim de vehicule cu motor exploatate*



Repartizarea parcului în funcție de dimensiunea întreprinderii este de tip exponențial.

## ANALIZA PE CLASĂ DE EFECTIV

### Condițiile de exploatare a vehiculelor

#### 1 - Kilometrajul

Scăderea kilometrajului înregistrată în 2006 (-1,5%) continuă în 2007. Kilometrajul anual mediu scade cu 1,0% trecând de la 121 020 km în 2006 la 119 800 km în 2007. Această tendință este generală indiferent de dimensiunea întreprinderii: - 1,7% pentru întreprinderile cu 50 de salariați și peste, - 0,7% pentru cele cu 20 - 49 de salariați și - 0,1% pentru cele cu 0 - 19 salariați. Ca și în anii anteriori, vehiculele de clasă secundă de efectiv parcurg mai puțini kilometri decât celelalte.

	<b>0 -19 salariați</b>	<b>20 - 49 salariați</b>	<b>50 salariați și peste</b>	<b>Ansamblu</b>
Kilometraj anual mediu pentru un vehicul	118 347 Km	117 481 Km	121 653 Km	119 800 Km
Raport conducător / vehicul	1,03	1,05	1,09	1,07
Număr de zile de exploatare a vehiculului pe an	226,4 j	227,0 j	233,4 j	230,0 j
Kilometraj zilnic mediu	523 Km	518 Km	521 Km	521 Km
Viteză medie	69,4 Km/h	67,9 Km/h	68,3 Km/h	68,4 Km/h

Numărul de zile de exploatare, un alt indicator de activitate, rămâne stabil la 230 de zile. Acesta crește cu clasele de efectiv, creștere neliniară așa cum o dovedește distanța mai importantă între ultimele două clase. Nu putem ignora influența variațiilor raportului conducător / vehicul care cunoaște un comportament similar cu clasele de efectiv.

Definim raportul conducător / vehicul ca fiind raportul între numărul mediu de zile de exploatare a vehiculelor în transportul pe distanță mare și numărul mediu de zile de activitate a conducătorilor repartizați cu normă întreagă și exclusiv la acest parc. Acest raport crește cu dimensiunea întreprinderii. Cu cât aceasta este mai importantă, cu atât disociază cuplul "1 conducător = 1 vehicul". Această strategie permite introducerea flexibilității în gestionarea resurselor umane și favorizează un control mai bun al orelor suplimentare. La nivel egal de activitate, aceste întreprinderi optează pentru un raport conducător / vehicul mai crescut.

Kilometrajul vehiculelor întreprinderilor cu mai puțin de 20 de salariați rămâne lejer mai mare decât cel al întreprinderilor cu 20 - 50 de salariați și acest lucru în ciuda raportului inferior conducător / vehicul. Conducătorii patroni artizani reprezentați în prima clasă de efectiv nu se supun reglementărilor privind timpii de serviciu ci doar reglementărilor privind timpii de conducere.

Viteza, măsurată în mediu la 68,4 km/h, este stabilă în raport cu 2006. Ea nu apare astăzi ca fiind un factor de productivitate dezvoltat de către întreprinderi. Întărirea controlului rutier și urmărirea cvasi generalizată a consumului de carburant impusă de explozia prețului motorinei au stimulat întreprinderile, fie să restrângă vehiculul, fie să modereze vitezele. Creșterea traficului și a aglomerațiilor rutiere influențează de asemenea această statistică.

Luând ca și criteriu diferențele constatate pe clasă de efectiv în materie de kilometraj și de raport conducător / vehicul, este logic să observăm o viteză umor mai mare pentru vehiculele întreprinderilor cu mai puțin de 20 de salariați.

	<b>0 la 19 salariați</b>	<b>20 la 49 salariați</b>	<b>50 salariați si peste</b>	<b>Ansamblu</b>
Distanța medie a unei relații	608 Km	550 Km	604 Km	591 Km

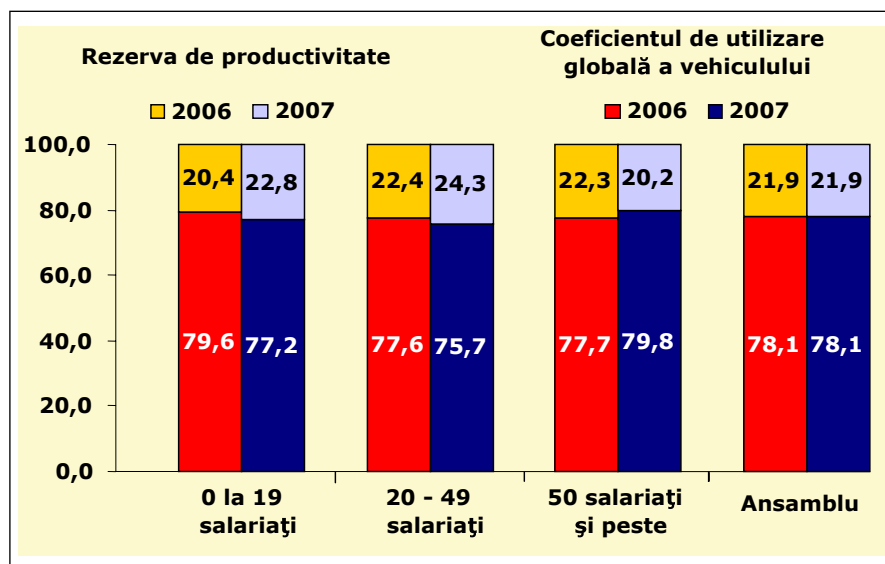
Distanța medie a unei relații medii scade în acest an în paralel cu scăderea kilometrajului. Această evoluție demonstrează recentrarea actuală a întreprinderilor pe relații naționale sau de "mare regional" pentru a compensa pierderea de competitivitate pe plan internațional. Această dată este greu de măsurat în întreprindere datorită multitudinii cazurilor întâlnite. Ea se apropie de 600 km, distanță mediană a activității pe distanță lungă.

## 2 – Productivitatea vehiculului

	0 - 19 salariați	20 - 49 salariați	50 salariați și peste	Ansamblu
Rata de kilometraj încărcat	86,4 %	84,8 %	87,1 %	86,3 %
Rata de încărcare pe parcurs încărcat	89,4 %	89,3 %	91,7 %	90,5 %
Timp mediu de așteptare la încărcare	1,54 h	1,66 h	1,72 h	1,66 h
Timp mediu de așteptare la descărcare	1,43 h	1,69 h	1,69 h	1,63 h

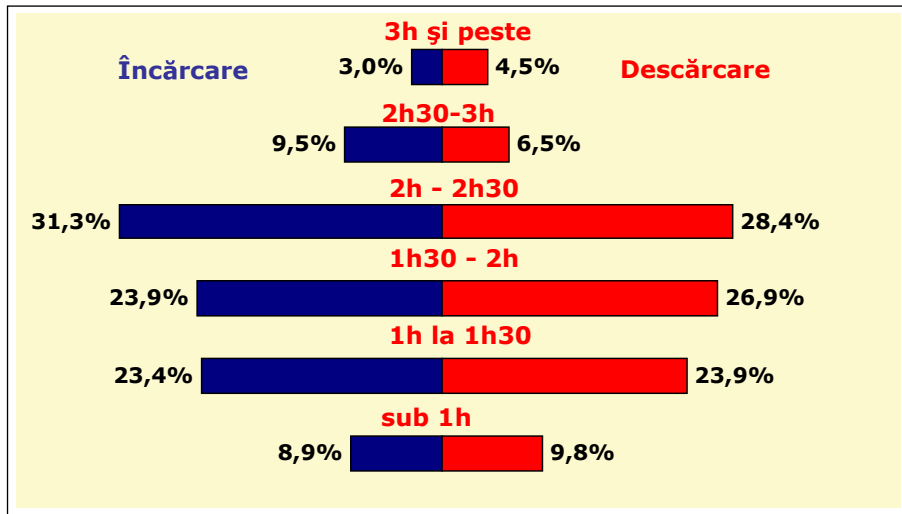
Constatăm foarte puține variații în raport cu anul trecut. Rata de kilometraj încărcat (raport între numărul de kilometri încărcat și numărul total de kilometri parcurși) scade în acest an cu un punct. Toate clasele de efectiv sunt atinse de această deteriorare de productivitate. Rata de încărcare pe parcurs încărcat (raport între capacitatea utilizată și capacitatea disponibilă după unitatea de măsură reținută) se stabilizează la 90%, nivel ce este dificil de îmbunătățit de acum înainte.

### Coefficientul de utilizare globală a vehiculului



Coefficientul de utilizare globală a vehiculului este produsul ratei de kilometraj încărcat pe rata de încărcare pe parcurs încărcat. Când acest coeficient este de 100% (caz teoretic), vehiculul nu efectuează nici un parcurs în vid și totalul distanței este parcurs cu o rată de încărcare maximă. Variațiile slabe ale parcursurilor în vid și ale ratelor de încărcare limitează evoluția acestui coeficient. Scăderea activității constatate nu a fost compensată de o îmbunătățire a capacității nete de producție a vehiculelor.

*Repartiția vehiculelor în funcție de timpii de așteptare la încărcare și descărcare (în %)*



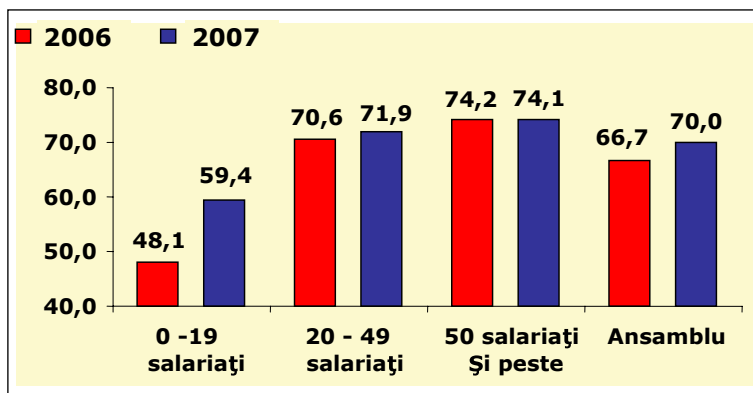
Timpii de imobilizarea a vehiculului sunt constanți în raport cu 2006. Repartiția lor s-a modificat puțin. Din punct de vedere structural regăsim aceleași caracteristici ca în anii anteriori.

Majoritatea timpilor de așteptare, 78,6% pentru încărcare și 79,2% pentru descărcare, se concentrează între 1 oră și 2 ore 30. Este întotdeauna dificil de analizat această statistică ce este complexă cu privire la colectare.

Interpretarea sa este limitată de dispersarea puternică a observațiilor generate de multitudinea cazurilor practice.

### 3 - Carburantul

*Procentaj de alimentare a rezervorului*



Unitatea medie de alimentare crește cu 3,3 puncte.

Explozia prețului motorinei (+17,8% între decembrie 2006 și decembrie 2007) stimulează întreprinderile neechipate încă să investească în cumpărarea unui rezervor pentru a minimiza costul alimentării. Această tendință se remarcă în special la întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați.

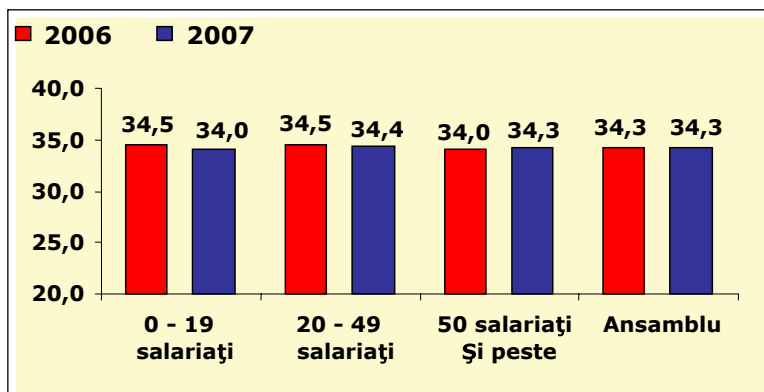
Acestea, neechipate din punct de vedere istoric cu privire la capacitatea lor mai scăzută de a investi, tind să-și



acopere întârzierea. Rata lor de echipare trece astfel de la 49% în 2006 la 61% în 2007. Chiar dacă diferențele între clasele de efectiv se estompează, ele rămân încă semnificative în acest an. Rata de echipare cu rezervoare atinge practic 87% pentru întreprinderile ce au de la 20 la 49 salariați și 98% pentru cele cu 50 salariați și peste.

Scăderea distanței medii a unei relații poate apărea ca un alt factor explicativ al creșterii medii a alimentării rezervorului.

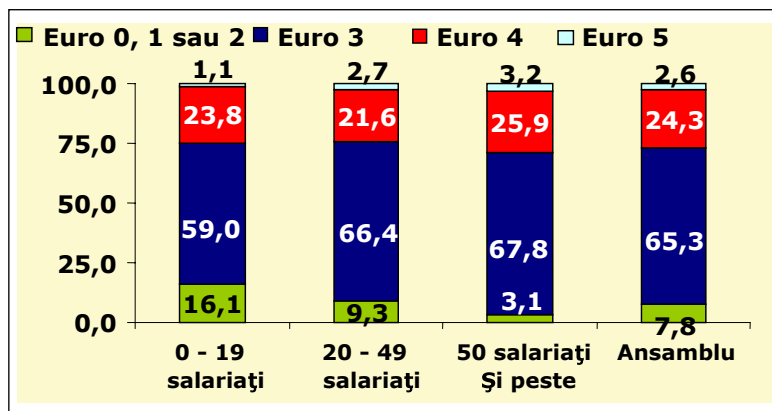
### Consumul vehiculului (în litri la 100 km)



Consumul vehiculelor este stabil în raport cu 2006. Această variabilă tinde către pragul său minim, adică aproximativ 34 litri la 100 km.

### 4 – Utilizarea materialului

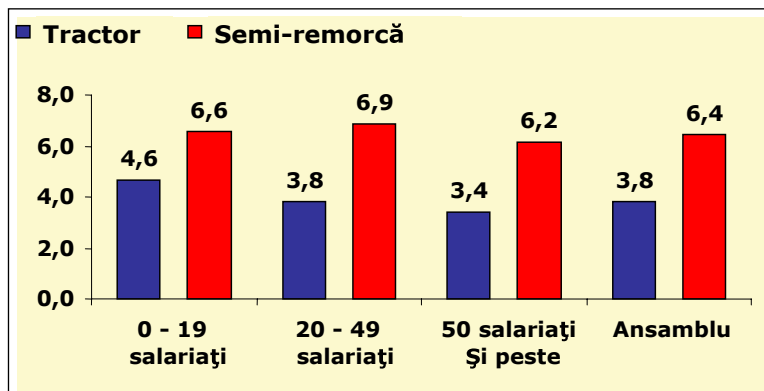
#### Parc exploatat după specificația Euro a vehiculului (în %)



Aproape 25% dintre vehiculele exploatate sunt în conformitate cu norma Euro 4, normă în vigoare începând cu 1 octombrie 2006 pentru vehiculele noi. Amintim că această specificație are ca scop reducerea cu aproximativ 30% emisiile poluante ale camioanelor ce sunt în conformitate cu norma precedentă. Procentul vehiculelor cu normă anterioară Euro 3 descrește cu clasa de efectiv, ceea ce dovedește frecvența cea mai mică a reînnoirii micilor întreprinderi, confruntate mai mult cu inflația prețurilor la materialele rulate.



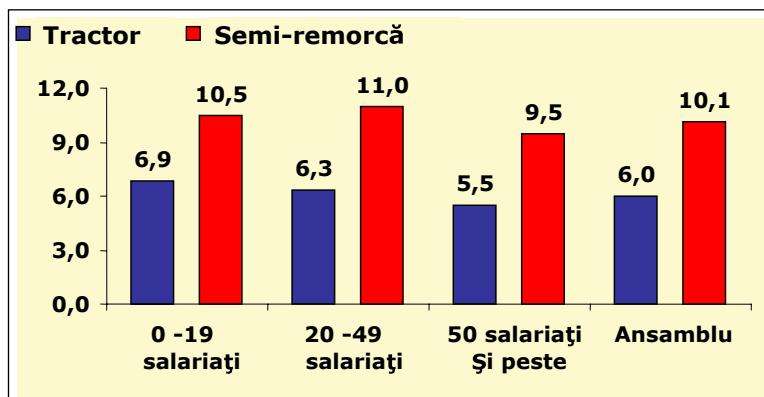
### Vârsta medie a vehiculelor (în ani)



Parcurile motoare și tractate au fost întinerite în 2007: - 0,1 an pentru tractoare și - 0,5 an pentru semi-remorci. Reînnoirile vehiculelor tractate sunt mai frecvente în raport cu prețul de cumpărare cel mai mic și termenele de livrare mai scurte ale acestui tip de material.

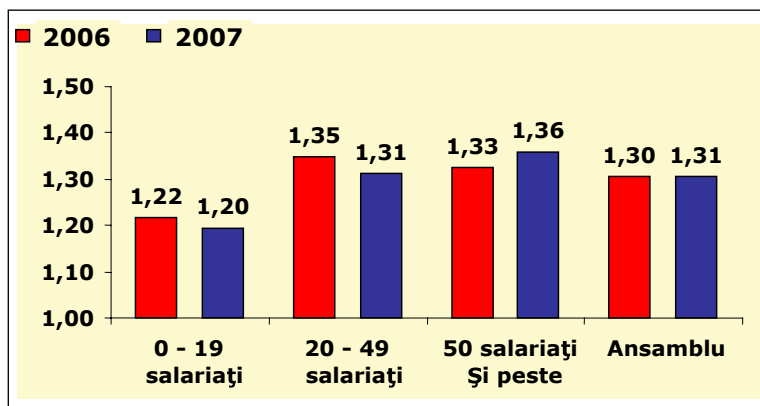
Vârsta tractoarelor descrește cu efectivul. Întreprinderile cu peste 50 de salariați dezvoltă politicile de reînnoire mai rapide, datorită capacității lor de investiție mai importante. Tot ele sunt cele care apelează la leasing-urile financiare, modalitate de reînnoire mai scurtă decât altele.

### Durata de păstrare a vehiculelor (în ani)



Durata păstrării medii a vehiculelor scade: - 0,2 an pentru tractoare și - 0,8 an pentru semi-remorci. Această evoluție trebuie apropiată de cele constatate pentru vârsta vehiculelor și pentru modalitatea de finanțare.

## Raport semi-remorcă / tractor

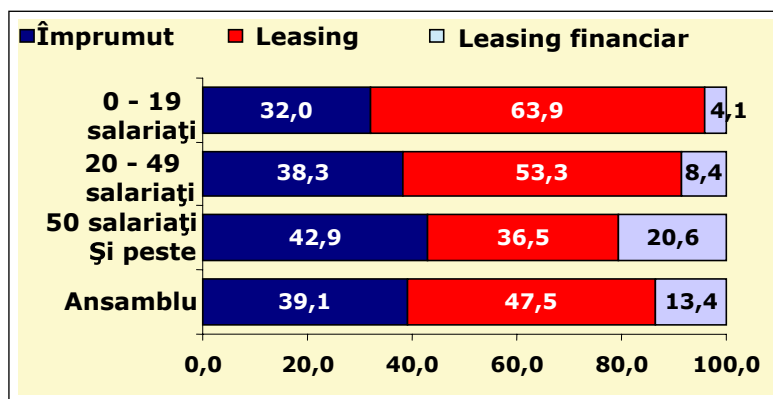


Raportul semi-remorcă / tractor este stabil. Dificultățile de aprovizionare cu material rulant participă cu adevărat la evoluțiile observate.

Întreprinderile din prima clasă de efectiv înregistrează mereu raportul cel mai scăzut. Cumpărarea unei semi-remorci suplimentare rămâne marginală pentru micile întreprinderi, mai puțin înclinate să poată răspunde cerințelor globale ale încărcătorilor.

## 5 – Finanțarea vehiculelor

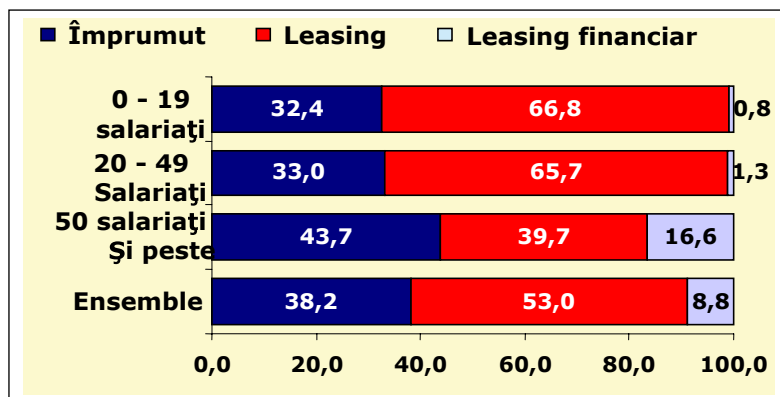
### Repartiția parcului motor după modalitatea de finanțare (în %)



Constatăm o evoluție mică a modalității de finanțare. Continuă tendința spre diminuarea procentajului de leasing financiar. Politicile constructorilor constau în practicarea unor chirii mai ridicate pentru limitarea stocurilor de vehicule returnate la sfârșitul contractului. Acest lucru explică în parte erodarea leasingului financiar, ce ocupa un procentaj ce se ridica la – trebuie amintit – 44% din finanțări în 2000.

Ca și anul anterior, modalitatea de finanțare majoritară pe ansamblul eșantionului rămâne leasingul: 47,5% din finanțări, față de 39,1% pentru împrumut și 13,4% pentru leasing financiar. Atinge un procentaj de chiar 63,9% pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați, întreprinderi ce dispun de o suprafață financiară inferioară. Leasingul, modalitate ce stă la baza unui ciclu de reînnoire frecvent al materialelor explică în parte variațiile vârstei medii și duratei de păstrare observate după clasele de efectiv.

## Repartiția vehiculelor tractate după modalitatea de finanțare (în %)



Regăsim aceleași fenomene ca și pentru vehiculele cu motor. Modalitatea de finanțare majoritară rămâne leasingul, în medie 53% din finanțări.

### 6 - Comparativ 2006 – 2007, situația ultimului trimestru din fiecare an

	2006	2007	Evolution
Kilmetraj anual mediu pentru un vehicul	121 020 Km	119 800 Km	-1,0 %
Raport conducător / vehicul	1,06	1,07	+0,9 %
Număr de zile de exploatare a vehiculului pe an	229,8 j	230,0 j	+0,1 %
Kilometraj zilnic mediu	527 Km	521 Km	-1,1 %
Viteză medie	68,6 Km/h	68,4 Km/h	-0,3 %
Raport semi-remorcă / tractor	1,30	1,31	+0,8 %
Rata de kilometraj încărcat	87,2 %	86,3 %	-1,0 %
Rata de încărcare pe parcurs încărcat	89,6 %	90,5 %	+1,0 %
Timp de imobilizare mediu la încărcare	1,66 h	1,66 h	+0,0 %
Timp de imobilizare mediu la descărcare	1,64 h	1,63 h	-0,6 %

## Costurile vehiculului

### 1 - Cauciucurile

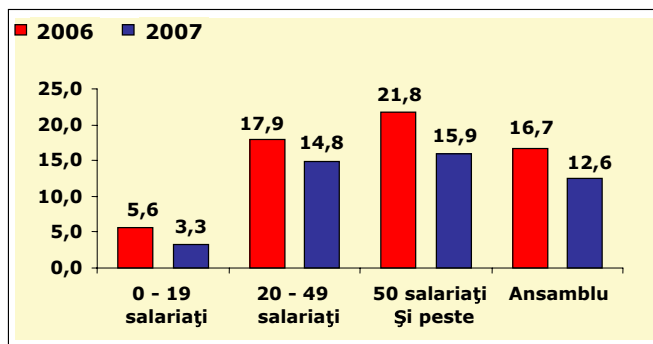
	0 - 19 salariați	20 la 49 salariați	50 salariați și peste	Ansamblu
Cauciucuri: cost kilometric în € / km)	0,028	0,027	0,025	0,026

Costul kilometric mediu se menține ca și anul trecut la 0,026 €/km. Conducerea așa zise "economice" adică mai puțin bruscate, provocând indirect o îmbunătățire a performanțelor cauciucului, sunt preconizate în numeroase întreprinderi.

Utilizarea răspândită a programelor încorporate, permițând urmărirea comportamentului de conducere, participă la acest lucru. Creșterea duratei de viață a cauciucurilor a compensat deci inflația constatată la prețul mediu al unui cauciuc (+ 2,5% între decembrie 2006 și decembrie 2007).

Costurile cauciucurilor descresc cu efectivul, marile întreprinderi beneficiind de cele mai bune condiții de cumpărare.

### Procentajul contractelor cu cauciucuri



Contractele kilometrice pentru cauciucuri sunt din ce în ce mai rare. Nu privesc decât 12,6% din eșantion. Acest lucru privește toate clasele de efectiv fără deosebire.

Întreprinderile cu peste 50 de salariați externalizează mai mult gestionarea cauciucurilor lor. Variațiile constatate la prima clasă trebuie să fie relativizate de numărul scăzut al contractelor subscrise.

### 2 - Întreținere-reparații

	0 - 19 salariați	20 - 49 salariați	50 salariați și peste	Ansamblu
Întreținere-reparații: costul kilometric (în € / km)	0,077	0,072	0,067	0,071

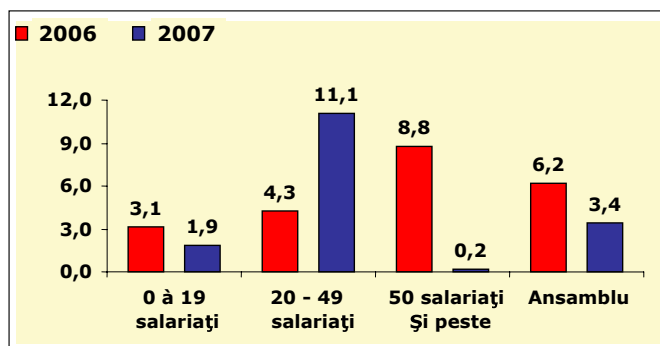
Costul kilometric de întreținere-reparații scade pe ansamblul eșantionului de 2,7%.

Această evoluție se explică prin reîntinerirea constatată a vehiculelor.

Descrășterea observată pe clasa de efectiv poate fi pusă pe seama politicilor de reînnoire a parcului.

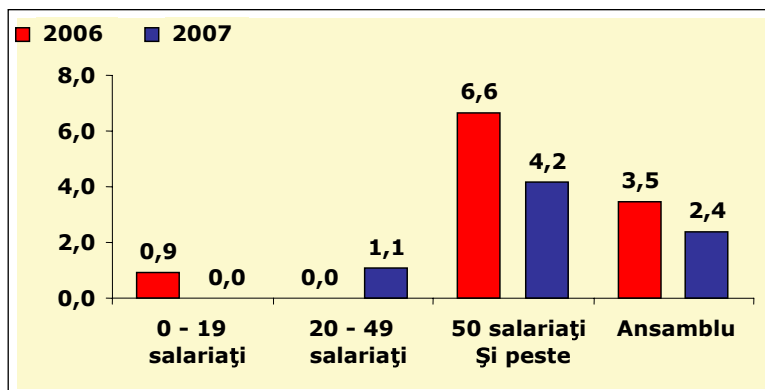
Costul de întreținere este minim pentru întreprinderile cu mai mult de 50 de salariați care exploatează vehiculele mai recente (3,4 ani, față de în medie 3,8 ani pe ansamblul eșantionului) și care par a-și gestiona mai bine atelierile.

### Procentajul contractelor de întreținere-reparații



Întreprinderile au recurs mai puțin la contracte de întreținere-reparații decât anul trecut. Ca și pentru contractele cu cauciucuri, numărul scăzut de răspunsuri perturbază lizibilitatea rezultatelor.

### *Procentajul contractelor de full service*

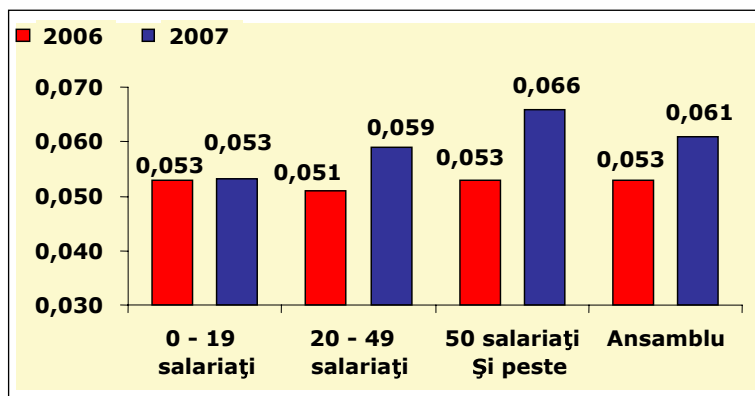


Contactele de full service care includ prestațiile de asigurare, de întreținere-reparații, de cauciucuri și de finanțare rămân subscrise de un număr din ce în ce mai limitate de întreprinderi, 2,4% din eșantion în 2007.

Global, contractele de externalizare a costurilor vehiculelor (cauciucuri, mentenanță sau full service) sunt mai mult decât rare pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați. Regăsim aici aproape întotdeauna un atelier cu o mână de lucru dedicată (dintre care uneori patronul). Marile întreprinderi organizate adesea pe rețea de filiale sau integrate într-un grup, sub-contractează mai ușor aceste funcții entităților interne.

### *3 – Taxele*

#### *Costurile taxelor de autostradă raportate la kilometrajul total (în €/km)*



Constatăm o creștere puternică a costului kilometric de utilizare a autostrăzilor la o taxă raportată la kilometrajul total (+15,1% în raport cu 2006).

Această inflație, cu siguranță amplificată de scăderea globală cu - 1,0% a kilometrajului parcurs, se explică în mare parte prin:

– creșterea tarifelor medii de autostradă estimată cu + 2% pentru vehiculele clasa 4 între decembrie 2006 și decembrie 2007,

– aplicarea progresivă a noilor condiții comerciale de taxe impuse de Directiva Eurovignetă care limitează de acum înainte comisioanele la 13% pe vehicul.

Costul kilometric înregistrează o creștere marcată cu clasa de efectiv. Noua modalitate de calcul a comisi- oanelor de autostradă, ce nu se mai bazează pe cheltuielile totale ale parcului de automobile ci pe consumul unitar al fiecărui vehicul, penalizează de fapt marile parcuri de automobile. În ciuda inflației taxelor, recurgerea la autostradă rămâne un factor de productivitate kilometrică directă ce nu poate fi negată, prin garanția unei viteze medii mai susținute.

% de kilometraje efectuate pe autostrăzile cu plată	0 - 25%	de la 26 la 50%	De la 51 la 75%	peste 75%
Viteză medie (în km/oră)	66,5	67,9	69,0	71,4

#### 4 – Reînnoirea și condițiile de finanțare a materialului

Sumele indicate mai jos corespund valorilor remise ale materialului cumpărat nou. Statistica medie a CNR integrează vehiculele pe care le-au reînnoit sau nu în cursul anului, ceea ce netezește mecanic evoluțiile de la un an la altul.

Valoarea medie a unui tractor a crescut cu + 4,3% în 2007. Creșterea poate părea mică luând în considerare creșterea record a inflației constatată în prezent pe piață.

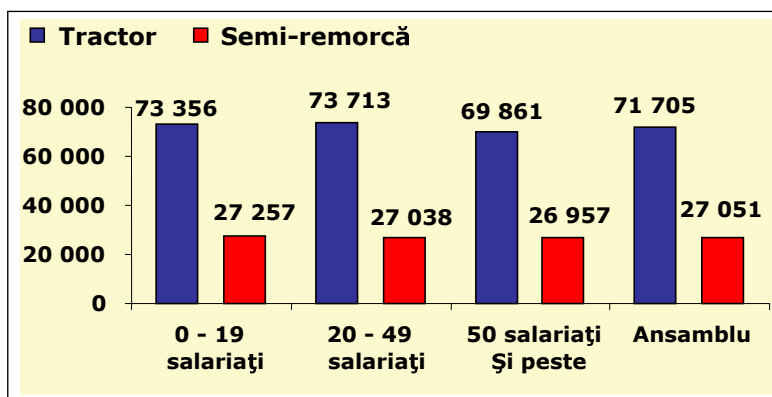
Asistăm la o scădere a valorii de reînnoire a tractoarelor cu dimensiunea întreprinderilor.

Ea nu mai este lineară ca în anii anteriori. Mediile observate pentru cele două clase sunt cvasi identice. În acest context tensionat, doar marile întreprinderi au reușit să minimizeze creșterea prețurilor de cumpărare.

Aceste distorsiuni pot trimite la "rapoarte de piață" mai mult sau mai puțin favorabile legate de dimensiune. Aceste variații se explică prin:

- structura micilor întreprinderi ce implică cumpărări de material adesea la unitate,
- voința patronilor artizani (reprezențați doar în prima clasă) de a exploata tractoarele de gamă înaltă (puter- nice, toate opțiunile ...).

#### Valoarea materialului (în € / vehicul)



Prețul mediu al unei semi-remorci crește cu + 1,8%, trecând de la 26 562 € în 2006 la 27 051 € în 2007. Această inflație, care s-a repercutat în toate clasele de efectiv, provine din creșterea costurilor materiilor prime. În ziua de azi, există o tendință ca prețurile acestui tip de material să se standardizeze.

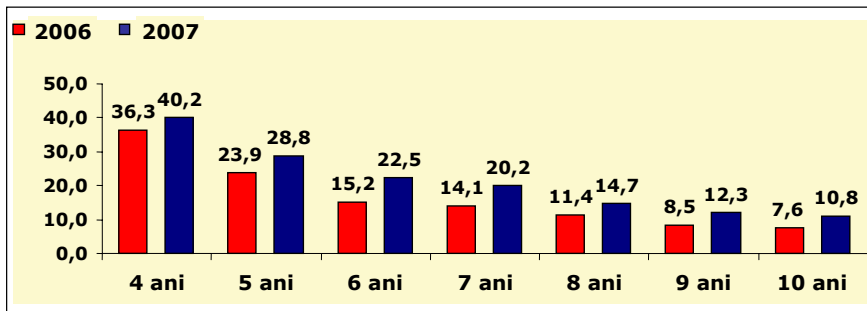
Efectul de dimensiune rămâne secundar pentru semi-remorci, existând trei cauze pentru acest lucru:

- prețul de cumpărare al unei semi-remorci este mult mai scăzut decât cel al unui tractor,
- gamele de material sunt mai omogene,

– indiferent de dimensiunea întreprinderii, comenzile se fac în funcție de cererea de transport în număr limitat.

Întreprinderile au astfel mai puține atuuuri economice pentru a negocia un material pe care îl reinnoiesc aproximativ de două ori, mai puțin frecvent ca un tractor (10,1 ani de durată de păstrare medie pentru o semi-remorcă, față de 6,0 ani pentru un tractor).

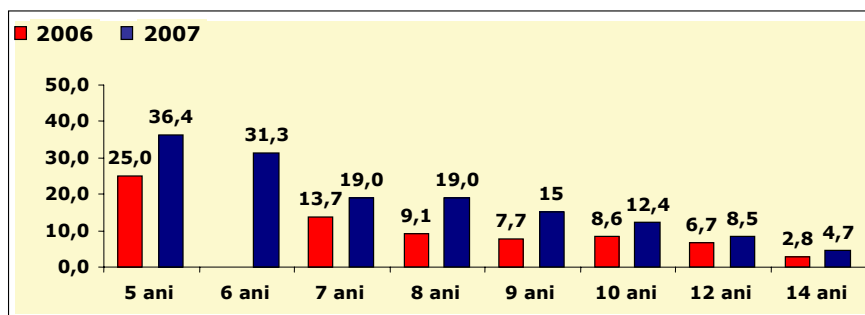
### *Valoarea reziduală a tractoarelor după durata de păstrare (în %)*



Ratele valorii reziduale descresc în mod logic cu durata de păstrare a materialului. Variaza pentru tractor de la 40,2% la 4 ani la 10,8% la 10 ani. Pentru vehiculele tractate, se eșalonează de la 36,4% la 5 ani la 4,7% la 14 ani.

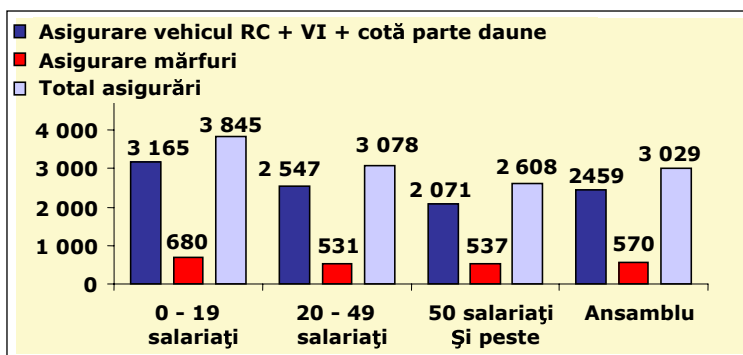
Observăm în acest an o creștere generalizată a ratei valorii reziduale imputabile inflației înregistrate pe piața vehiculelor de ocazie.

### *Valoarea reziduală a semi-remorcilor după durata de păstrare (în %)*



## 5 - Asigurările

### *Suma anuală a asigurărilor (în € / an)*





Postul asigurării rămâne cel mai diferențiat după întreprinderi. Întreprinderile cu peste 50 de salariați par a-și fi renegociat mai bine contractul de asigurare și în acest an. Pe lângă un efect de scară incontestabil, intervine raportul de forță adesea nefavorabil între micile întreprinderi și prestatorul lor de asigurări. Modalitățile de asigurare disparate după caz (la terți, compensații pentru orice riscuri, durata asigurării ...) influențează de asemenea suma primelor. Disparitatea între clasele extreme atinge + sau - 1 237 €.

Suma totală anuală a asigurărilor trece de la 3 083 € în 2006 la 3 029 € în 2007, adică o scădere de - 1,8%. Această diminuare este în special marcată pentru asigurările de vehicule.

Această evoluție este departe de a fi uniformă pe tot eșantionul. Costurile de asigurare sunt stabile pentru întreprinderile din primele două clase și scad cu - 3,6% pentru întreprinderile cu peste 50 de salariați.

## 6 – Taxa pe osii

Suma medie pe vehicul a taxei pe osie este pentru 2007 de 527,7 €. Suma regulamentară a taxei pentru vehiculele cu suspensie pneumatică este de 524,4 €. Utilizarea acestui tip de vehicule este astăzi cvasi generalizată.

## 7 - Comparativ 2006 – 2007, situația ultimului trimestru din fiecare an

### Suma anuală a asigurărilor (în € / an)

	2006	2007	Evoluție
Întreținere-reparații	0,073 €/km	0,071 €/km	-2,7 %
Cauciucuri	0,026 €/km	0,026 €/km	+0,0 %
Taxe	0,053 €/km	0,061 €/km	+15,1 %
Valoarea unui tractor	68 774 €	71 705 €	+4,3 %
Valoarea unei semi-remorci	26 562 €	27 051 €	+1,8 %
Asigurare RC + VI + cota parte daune	2 516 €	2 459 €	-2,3 %
Asigurarea mărfurilor transportate	567 €	570 €	+0,5 %
Total asigurări	3 083 €	3 029 €	-1,8 %

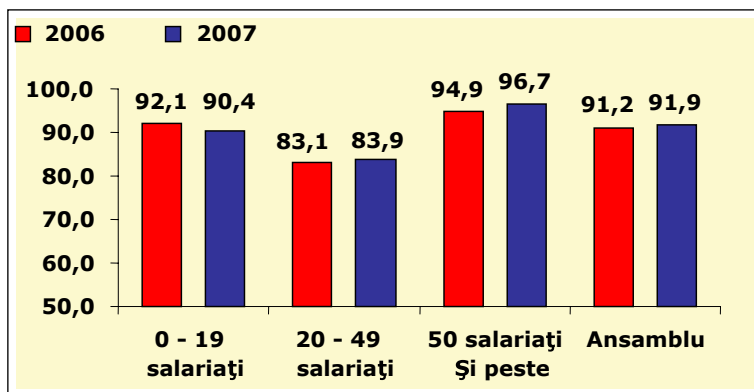
## Condițiile de lucru ale personalului de conducere

### 1 – Conducătorii în funcție de coeficientul lor de calificare

Transport rutier pe distanță mare se efectuează în principal prin intermediul ansamblelor articulate (peste 80% din activitatea exprimată în vehicule-kilometri). De asemenea, conducătorii cărora le sunt repartizați au majoritatea în termenul nomenclurii locurilor de muncă ale Convenției Colective, una dintre următoarele două calificări:

- 138 M : « conducător de camion ce depășește 19 tone de PTAC »
- 150 M : « conducător înalt calificat de camion »

## Procentajul conducătorilor 150 M

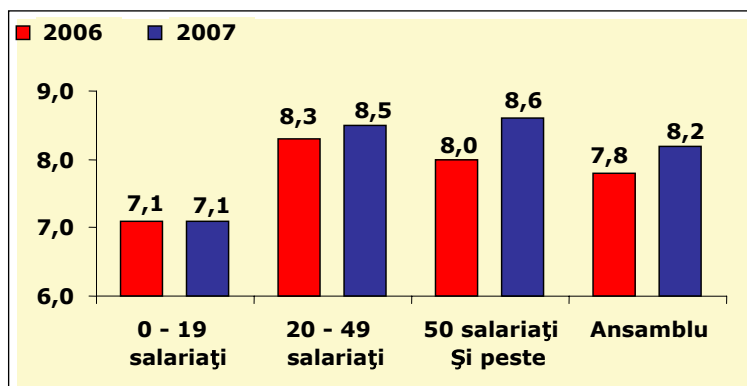


Procentajul conducătorilor la 150 M depășește ca și anul trecut 90%. Generalizarea acestui coeficient rămâne una dintre soluțiile adoptate de către întreprinderile de transport pentru a răspunde la dificultățile recurente de fidelizare și de motivare a conducătorilor (atât în materie de remunerare cât și de valorificare personală).

Rezultatele clasei intermediare par a fi atipice : 83% dintre conducători sunt la 150 M, în timp ce procentajul depășește 90% pentru celelalte două clase. Disparitățile de kilometraj anual pot furniza un element de explicație pentru acest post mai puțin frecvent de conducători înalt calificați în întreprinderile cu 20 - 50 de salariați, clasă ce, amintim, înregistrează cel mai slab kilometraj din eșantion.

## 2 – Conducătorii în funcție de vechimea lor

### Vechimea în întreprindere a unui conducător cu normă întreagă (în ani)



Vechimea medie a unui conducător repartizat cu normă întreagă în activitatea de distanță lungă este de 8,2 ani. Creșterea globală a vechimii constatate în acest an dovedește și mai mult dificultățile de recrutare recurente și endemice în sectorul TRM.

Evoluția acestei statistice se poate datora de asemenea și îmbătrânirii angajaților din sector. Pentru INSEE, vârsta medie a salariaților din TRM pe distanță lungă este mai ridicată decât cea a salariaților de la mesagerie și din zona scurtă.

Vârsta medie	Salariat			Conducător		
	2004	2005	Evoluție pe luni din 2002	2004	2005	Evoluție pe luni din 2002
TRM distanță lungă	39,0	39,3	+9,9	39,7	40,0	+9,9
TRM regional	38,0	38,2	+10,9	38,4	38,5	+9,6
Mesagerie, cargo expres	37,7	37,8	+13,7	39,0	39,2	+12,5

Sursa INSEE – DADS 2005

Îmbătrânirea, al cărei diagnostic este cunoscut de toți (atracție scăzută, greutatea meseriilor de stradă ...), atinge punctul maxim la categoria de conducători a căror vârstă medie se ridică pentru CARCEPT la 42,3 ani.

### 3 – Numărul de zile de activitate ale conducătorilor

Conducător cu normă întreagă	0 - 19 salariați	20 - 49 salariați	50 salariați și peste	Ansamblu
Numărul de zile de activitate ale unui conducător	220 j	217 j	214 j	216 j

Numărul de zile de activitate pe ansamblul eșantionului rămâne la nivelul său din 2006.

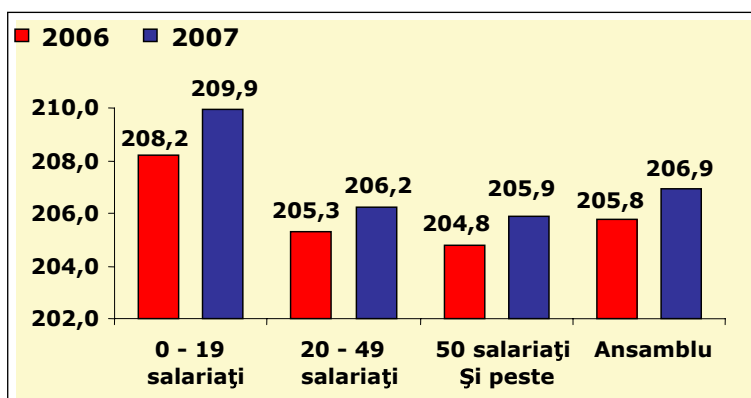
Număr de zile ce pot fi lucrate teoretic vorbind este calculat după cum urmează: (52 de săptămâni – 5 săptămâni de concediu plătit) x (5 zile pe săptămână), din care se scad 8 zile de sărbătoare intervenite de luni până vineri, în cursul anului 2007, adică 227 de zile.

Comparându-l cu numărul mediu de zile productive (216), obținem o disparitate de 11 zile corespunzătoare numărului de zile neutralizate pentru boală, accidente de muncă, odihnă compensatoare, pregătire sau concediu excepțional.

### 4 – Timpul de serviciu și timpul de conducere

Timpii indicați în cele ce urmează sunt cei observați într-o lună de activitate plină, adică pentru ultima lună în cursul căreia conducătorul nu și-a luat nici concediu, nici concediu de odihnă regulamentar și nici nu a lipsit din orice alt motiv. Conducătorii repartizați parțial în activitatea pe distanță lungă au fost excluși din această statistică.

#### Timpul de serviciu lunar al unui conducător cu normă întreagă (în ore)



Timpul de serviciu mediu al unui conducător crește ușor, trecând de la 205,8 în 2006 la 206,9 de ore în 2007. Pentru a-și fideliza conducătorii, întreprinderile să le garanteze în ziua de azi un nivel de remunerație suficient și astfel, timp de serviciu ridicat.

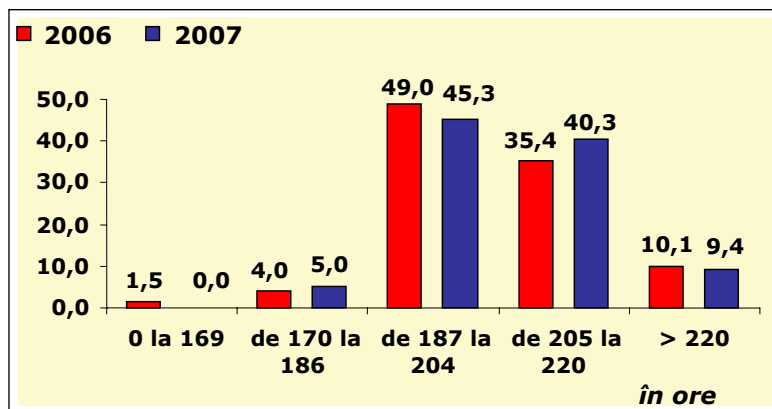
Se mai găsește o altă explicație în această tendință crescândă în aplicarea cvasi generalizată din ziua de azi a

CNR – Studiul CNR pentru transport rutier pe distanțe lungi 2007

noilor reguli sociale (maxime exprimate pe săptămână, trimestru sau cvasi trimestru și modificarea modalității de calcul a concediilor de odihnă compensatorii).

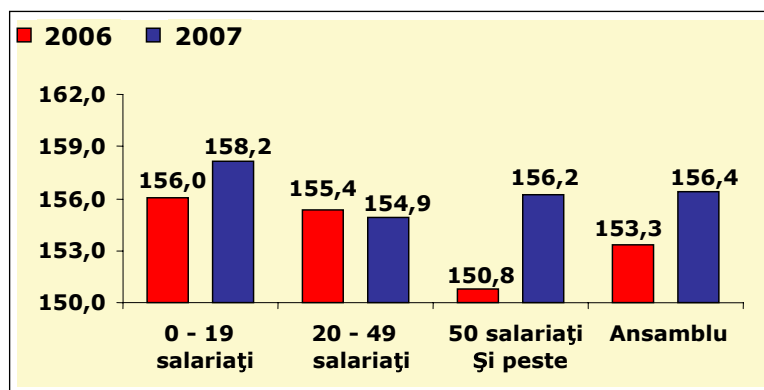
Timpul de serviciu descreește cu efectivul, ceea ce este logic cu privire la evoluția raportului conducător / vehicul care variază în sens invers. Volumul foarte ridicat de timp de serviciu al primei clase se explică în parte prin prezența conducătorilor artizani patroni care, în exercitarea profesiei lor, au un timp de serviciu de obicei superior mediei conducătorilor salariați.

### *Repartiția conducătorilor în funcție de timpul de serviciu lunar (în %)*



Repartițiile sunt stabile. Se înregistrează întotdeauna o concentrare a timpului de serviciu între 187 și 220 de ore. Doar 5% dintre întreprinderi își remunerează conducătorii pe un timp de serviciu mai mic de 186 de ore. Orele suplimentare, care se declanșează peste a 186a oră, sunt deci cvasi sistematice în sector.

### *Timpul de conducere lunar al unui conducător cu normă întreagă (în ore)*



Procentajul relativ al timpului de conducere în timpul de serviciu variază foarte puțin după clasa de efectiv: 75% în primele două clase, 76% pentru întreprinderile clasei înalte. Această parte este stabilă în raport cu 2006.

Conform creșterii timpilor de serviciu constatată în acest an, este logic să constatăm o creștere a timpului de conducere lunar: + 3 ore în medie pe eșantion în raport cu 2006.

Această evoluție poate părea contradictorie în materie de kilometraj parcurs. Relația directă între kilometrajul anual parcurs și timpii de conducere nu este întotdeauna ușor de stabilit. Numeroși parametri, ei înșiși greu de înțeles, perturbă această relație, ca și raportul conducător / vehicul, timpii neproductivi sau activitatea anuală a întreprinderii.

Ca și pentru timpii de serviciu, conducătorii patroni artizani sunt o sursă de dispersare și explică rezultatele

primei clase de efectiv. Ei utilizează de fapt la maximum potențialul legal de conducere. Numărul mediu de ore de conducere este astfel mai ridicat pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați.

## 5 – Remunerația brută a conducătorilor

Remunerațiile indicate mai jos sunt cele constatate în cursul celui de-al 4-lea trimestru 2007 pornind de la examinarea buletinelor de salariu ale conducătorilor pe distanță mare angajați cu normă întreagă.

Remunerația medie este egală cu suma salariului brut lunar, al primelor și indemnizărilor transferate uzual în fiecare lună și a tuturor celorlalte prime încasate în cursul anului pe lună. În unele întreprinderi în care se transferă și o a 13a lună, suma sa a fost repartizată la rândul « alte prime ».

Salariile observate cresc pe ansamblul eșantionului datorită revalorificării creșterii baremelor convenționale intervenite în martie (ca urmare a extinderii acordului salarial din decembrie 2006) și creșterii constatate a timpilor de serviciu.

Amintim faptul că în condițiile economice ce au prevalat în perioada studiului, salariile minime erau cele în vigoare în decembrie 2007. Vom compara aici sumele observate în fiecare dintre cele trei clase de efectiv în condițiile minim convenționale pentru o vechime cuprinsă între 5 și 10 ani (clasă de vechime intermediară ale cărei salarii depășesc 4% minim la angajare).

– În clasa 0 - 19 salariați, pentru un timp de serviciu mediu de 209,9 de ore, salariile minime sunt pentru coeficienții 138 M și 150 M, respectiv de 2038,69 € și de 2108,16 €. Disparitățile (salariu mediu observat în 2007 : 2140,00 €) se poziționează la + 5,0% și + 1,5% față de respectiv + 4,2% și + 1,2% în 2006,

– În clasa 20 - 49 salariați, pentru un timp de serviciu de 206,2 ore, sumele convenționale sunt respectiv de 1989,57 € și 2057,37 €. Salariul mediu observat, 2101,15 €, depășește 5,6% (+ 5,4% în 2006) la minimum prevăzut la coeficientul de 138 M și de 2,1% (+ 2,4% în 2006) în raport cu 150 M,

– În clasa 50 salariați și peste, pentru un timp de serviciu mediu de 205,9 ore, sumele minime (5 - 10 ani de vechime) se ridică la 1985,59 € pentru coeficientul 138 M și la 2053,25 € pentru coeficientul 150 M. Salariul mediu observat (2108,68 €) se situează la + 6,2% în raport cu 138 M și la + 2,7% în raport cu 150 M. În 2006, aceste disparități au fost de respectiv + 6,4% și de + 3,4%.

Salariile medii observate respectă baremele convenționale cu privire la calificarea și vechimea conducătorilor. La examinarea ratelor orare individuale, se pare că toate întreprinderile își remunerează șoferii la o rată orară superioară sau egală celei garantate în mod convențional.

Suma primelor globale transferate în 2007 crește, trecând de la 104,54 € (sumă globală calculată pe o lună) la 109,51 €.

Primele sunt de două naturi distincte: cele transferate în fiecare lună și cele transferate în mod excepțional o dată sau de două ori pe an. În timp ce acelea din prima categorie cresc cu 3,5%, cele din a doua categorie înregistrează o creștere de aproximativ 8%.

Primele, din ce în ce mai importante, favorizează fidelizarea personalului de conducere.

## 6 – Cheltuielile de deplasare

<i>Conducător cu normă întreagă</i>	<b>0 - 19 salariați</b>	<b>20 - 49 salariați</b>	<b>50 salariați și peste</b>	<b>Ansamblu</b>
Suma anuală a cheltuielilor de deplasare	7 921,60 €	7 949,58 €	8 340,39 €	8 137,82 €
Suma cheltuielilor de deplasare pe zi de activitate	36,01 €	36,63 €	38,97 €	37,68 €

Indemnizările de deplasare sunt calculate în baza baremelor Convenției Colective. Acestea sunt în funcție de numărul de zile de activitate ale conducătorului și mai ales de numărul de nopți de cazare și de mesele zilnice.

În raport cu 2006, suma anuală a cheltuielilor de deplasare crește cu 2,1% pe ansamblul eșantionului. Indemnizarea convențională de lungă deplasare (două mese și o noapte de cazare) a fost mărită la 1 februarie 2007 cu 1,7%.

Această creștere nu s-a repercutat în toate clasele de efectiv, întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați au înregistrat o scădere a cheltuielilor de deplasare cu - 1,3%.

Disparitățile se explică prin greutatea diferențiată a transportului internațional, activitate ce majorează indemnizările de deplasare cu 18%. Chiar dacă această greutate este greu de măsurat pe clasă de efectiv, putem considera că întreprinderile cu peste 50 de salariați, prezente mai mult decât altele în acest sector de activitate, înregistrează cheltuieli de deplasare net superioare celorlalte.

## 7 – *Timpi parțiali, CDD și interimari*

Pe ansamblul eșantionului, 15,0% dintre întreprinderi angajează personal repartizat parțial în activitatea pe distanță lungă.

Recurgerea la acest personal suplimentar se face în funcție de dimensiunea întreprinderii: 16,3% pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați, față de 19,1% pentru cele care numără între 20 și 49 de salariați și doar 9,5% pentru cele care depășesc 50 de salariați.

În întreprinderile în care parcurile de vehicule sunt mai restrânse, înlocuirea personalului absent (concedii, odihnă compensatorie ...) nu trece neapărat prin angajarea unui conducător suplimentar cu normă întreagă. Acestea recurg mai degrabă la personalul lor intern, repartizat în alte activități decât cele pe distanță lungă (regional, atelier, direcție ...), pentru a compensa perioadele de non-activitate ale conducătorilor și pentru a satisface cererea de transport.

Procentajul întreprinderilor care angajează conducători în CDD continuă să scadă. Acesta nu mai reprezintă decât 4% din eșantion față de 5% în 2006, 8% în 2005, 10% în 2004, 16% în 2003 și 18% în 2002.

În practică, utilizarea contractelor pe durată determinată pare a fi adesea o etapă din cadrul unei recrutări definitive. Este cumva o perioadă de probă.

Recurgerea la interimat privește 7% dintre întreprinderi. Reprezintă 2,7% din unitățile zilnice ale conducătorilor angajași pentru exploatarea unui vehicul. Interimatul permite o mai mare flexibilitatea a gestiunii resurselor umane și amortizarea fluctuațiilor de cerere de transport.

În plus, din luna ianuarie 2005, legea Borloo, de coeziune socială, autorizează agențiile de muncă temporară să propună prestații de plasare directă în CDD sau CDI. Interimatul poate astfel să fie de asemenea asimilat ca o perioadă de probă.

Repartiția pe clasă de efectiv este următoarea: 4,1% pentru întreprinderile cu 0 - 19 salariați, 7,4% pentru cele cu 20 - 49 salariați și 8,3% pentru cele cu peste 50 de salariați.

Comparativ cu ansamblul economiei care înregistrează o rată medie de recurgere la munca temporară de 3,4% (sursa DARES), utilizarea sa este relativ frecventă în transportul mărfurilor, activitate fluctuantă ce necesită o mai mare flexibilitate de ajustare a capacității de producție.

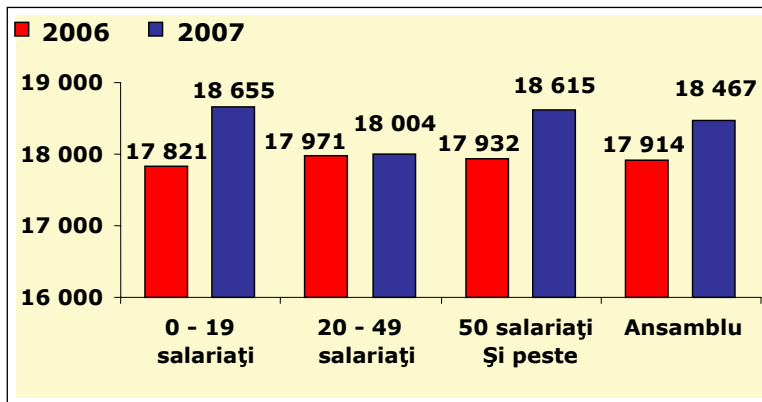
În concluzie, decât să dezvolte munca cu jumătate de normă sau munca temporară (și în consecință să limiteze activitatea normei întregi), întreprinderile au preferat garantarea unor timpi de serviciu și de salarii ridicați pentru conducătorii lor, a căror fidelizare are în ziua de azi un caracter prioritar.

## 8 - *Comparativ 2006 – 2007, situația ultimului trimestru din fiecare an*

<i>Conducător cu normă întreagă</i>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Evolution</b>
Salariu lunar	2 035,55 €	2 114,31 €	<b>+3,9 %</b>
Prime medii lunare	70,68 €	73,12 €	<b>+3,5 %</b>
Alte prime (exprimate în sumă lunară)	33,86 €	36,39 €	<b>+7,5 %</b>
Remunerația medie lunară	2 140,09 €	2 223,82 €	<b>+3,9 %</b>
Număr de zile de activitate ale conducătorului	216 j	216 j	<b>+0,0 %</b>
Suma anuală a cheltuielilor de deplasare	7 971,17 €	8 137,82 €	<b>+2,1 %</b>
Suma cheltuielilor de deplasare pe zi de activitate	36,92 €	37,68 €	<b>+2,1 %</b>

## Costurile structurii

Suma anuală a costurilor structurii (în € / an)

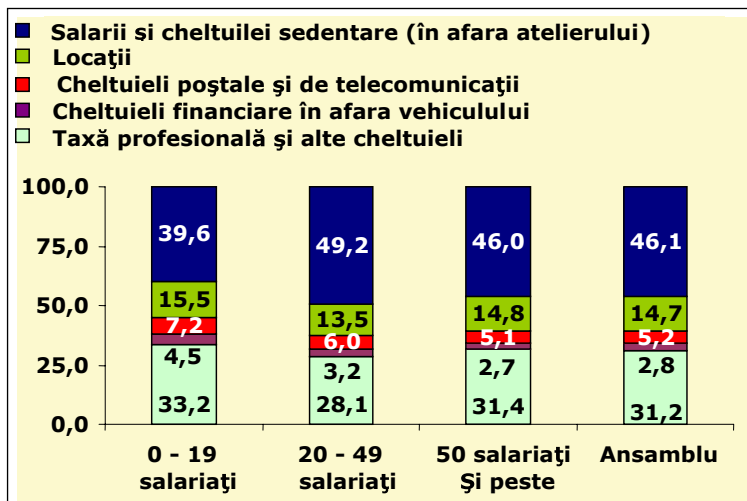


După ani de scăderi succesive, costurile structurii cresc cu + 3,1% pe ansamblul eșantionului, trecând de la 17 914 € în 2006 la 18 467 € în 2007. Inflația acestui post de cost se repercutează în toate clasele de efectiv. Motivul principal al acestei evoluții ține de inflația observată pentru costurile serviciilor (+ 2,7%), cu personalul administrativ (+ 9,6%) și costurile locațiilor (+ 5,1%).

Se pare că întreprinderile au atins un prag minim sub care devine dificilă să coboare.

Remarcăm faptul că suma costurilor de structură rămâne data cea mai complexă de măsurat, un număr limitat de întreprinderi având o adevărată contabilitate analitică. Trebuie astfel reconstituită.

Repartiție după natura cheltuielilor (în %)



Salariile și cheltuielile cu personalul administrativ, adesea de neînțeles, reprezintă în medie 46,1% dintre costurile structurii. Postul atinge chiar aproape 49,2% pentru clasa intermediară ! Acest raport este o constantă în observarea de mai mulți ani.

Procentajul cheltuielilor poștale și de telecomunicații descrește cu dimensiunea întreprinderilor: 7,2% pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați față de 5,2% pentru ansamblul eșantionului.



Există două cauze pentru acest lucru:

- Micile întreprinderi sunt mai puțin familiarizate cu mijloacele de comunicare moderne (e-mail, Internet), mai puțin costisitoare decât cele așa zise tradiționale,
- Cu cât întreprinderea este mai importantă, cu atât ea contractează cu clienți direcți și utilizează mai puțin mijloacele de comunicare necesare căutării de cargo (bursă de cargo, minitel și telefon).

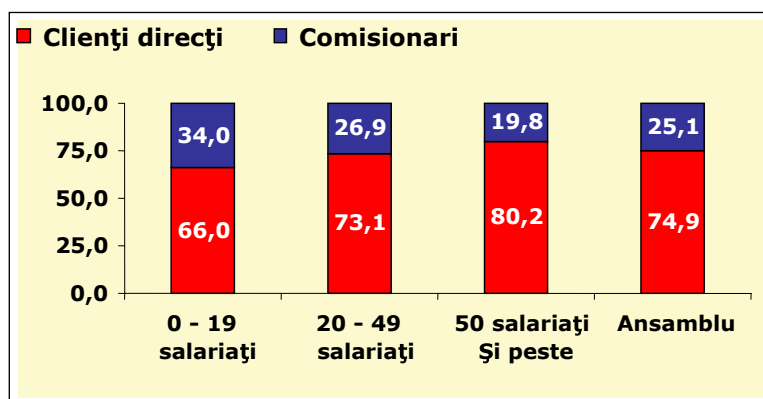
În medie pe eșantion, procentajul postului de telecomunicații scade în raport cu exercițiul anterior. Punerea în competitivitate a operatorilor acestei piețe a permis reducerea acestui cost.

Putem susține aceste explicații analizând mai ales natura clientelei și termenii de plată.

## *Natura clienților și termenii de plată*

Clienții direcți sunt majoritari și reprezintă aproximativ 3 clienți din 4 ai întreprinderilor de transport de mărfuri pe distanță lungă.

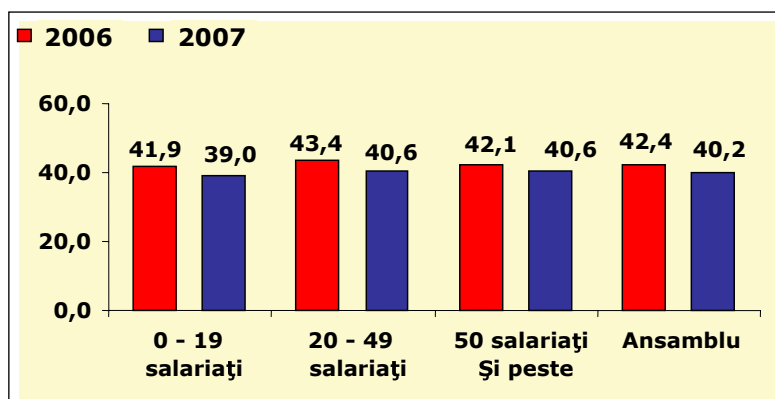
*Natura clienților (în %)*



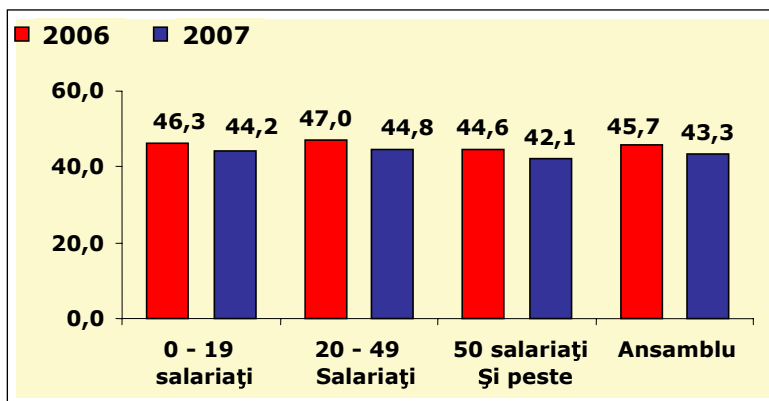
Ca și în anii anteriori, procentajul clienților direcți este net inferior pentru întreprinderile cu mai puțin de 20 de salariați. Funcțiile lor comerciale sunt mai puțin dezvoltate ca cele ale întreprinderilor de dimensiune mai importantă.

Aceste întreprinderi nu mai contractează astfel cu comisionarii de transporturi (34,0% față de respectiv 26,9% și 19,8% pentru întreprinderile din celelalte două clase de efectiv), ceea ce grevează automat greutatea cheltuielilor de telecomunicații în costurile lor de structură.

*Termeni de plată pentru clienții direcți (în zile)*



## Termeni de plată pentru comisionari (în zile)



După scăderea semnificativă a termenilor de plată înregistrată în 2006 cu punerea în aplicare a legii 2006-10, text ce limitează termenii maximi la 30 de zile, nivelurile observate în 2006 s-au menținut. Observăm chiar și o îmbunătățire ușoară a termenilor cu aproximativ 2 zile, și acest lucru indiferent de clasa de efectiv și de proveniența lotului. Principiul legii pare a fi deja dobândit astăzi.

Cu toate acestea, mai rămân și câțiva rău platnici. Termenii pentru comisionari rămân puțin superiori termenilor pentru clienții direcți, dovedind raportul etern între sub-contractați și sub-contractori.

Nu apare nicio distorsiune notabilă în materie de clasă de efectiv.

## ANALIZA PE CLASĂ KILOMETRICĂ

*Dispersia rezultatelor în funcție de dimensiunea întreprinderilor, deși semnificativă, rămâne limitată cu privire la variabilitatea din cadrul aceleiași clase de efectiv salariat. Astfel prețul total mediu prezentat în referință rămâne reductor al diversității situațiilor. Statisticienii o știu bine și armonizează mediile de calcul de dispersie și disparitățile.*

*Pentru a ține cont de această constatare, Comitetul Național Rutier propune începând cu anul 2002 o prezentare a rezultatelor pe clasă kilometrică. Această nouă lămurire furnizează un cadru de analiză suplimentară la primele exploatare.*

*CNR a prezentat astfel prețul total în funcție de clasele de kilometraj împărțind eșantionul în patru intervale: " $\leq 107\,000$  km / an"; " $107\,000 < \text{și} < 117\,800$  km / an"; " $117\,800 < \text{și} < 130\,000$  km / an"; " $\geq 130\,000$  km / an"*

*Fiecare interval conține 25 % dintre întreprinderile observate (noțiunea de cvartal statistic).*

### Reamintire: Definiția unui cvartal

Cvartalele statistice sunt calculate în vederea repartizării în patru clase egale observațiile ordonate în ordine ascendentă în funcție de o variabilă. Kilometrajul anual pe vehicul este aici variabila reținută.

Prezentăm în detaliu rezultatele Studiului CNR pentru transport rutier pe Distanțe Lungi 2007 în funcție de aceste patru intervale.

## Caracteristicile eșantionului

### Procentajul diferitelor dimensiuni de întreprinderi în fiecare interval kilometric

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km
0 - 19 salariați	36,0%	22,0%	19,6%	20,5%
20 la 49 salariați	36,0%	36,0%	33,9%	29,5%
50 salariați și peste	28,0%	42,0%	46,5%	50,0%
Ansamblu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Regăsim principalele rezultate ale exploatarei pe clasă de efectiv. Întreprinderile cu peste 50 de salariați sunt cele mai bine reprezentate în cele două clase înalte de kilometraj. Vehiculele acestor întreprinderi sunt cele care parcurg cei mai mulți kilometri (în medie 121 653 km pe an).

Invers, întreprinderile al căror efectiv numără sub 20 de salariați este de 20 - 49 de salariați sunt cele mai bine reprezentate în clasa joasă de kilometraj. Vehiculele lor înregistrează kilometraje medii inferioare rămânând în același timp apropiate (respectiv 118 347 km pe an și 117 481 km).

## Condițiile de exploatare a vehiculelor

### 1 - Kilometrajul

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Kilometraj anual mediu pentru un vehicul	97 515 Km	113 076 Km	124 201 Km	143 964 Km	119 800 Km
Raport conducător / vehicul	1,04	1,07	1,06	1,09	1,07
Numărul de zile de exploatare a vehiculului pe an	226,9 zile	230,0 zile	230,5 zile	232,8 zile	230,0 zile
Kilometraj zilnic mediu	430 Km	492 Km	539 Km	618 Km	521 Km
Viteza medie	65,8 Km/h	66,8 Km/h	69,3 Km/h	71,4 Km/h	68,4 Km/h

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	De la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Distanța medie a unei relații	457 Km	541 Km	626 Km	755 Km	591 Km

Raportul conducător / vehicul trece cu 1,04 pentru întreprinderile ale căror vehicule parcurg mai puțin de 107 000 km la 1,09 pentru cele ale căror autovehicule efectuează peste 130 000 km. Întreprinderile ce lucrează pe relațiile cele mai lungi sunt obligate să optimizeze utilizarea vehiculelor lor. Pentru asta, ele disociază cât se poate de mult cuplul "1 conducător = 1 vehicul", de exemplu în cadrul politicilor de succedare a șoferilor.

Constatăm o diferență de viteză medie de 5,6 km/h între cele două clase extreme. Întreprinderile, ale căror vehicule lucrează pe distanțele cele mai lungi, privilegiază autostrada așa cum o dovedește evoluția cheluielilor pe taxe (vezi infra pagina 29). Leurs véhicules enregistrent donc une vitesse moyenne plus élevée.

### 2 – Productivitatea vehiculului

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Taxa de kilometraj încărcat	85,7 %	84,6 %	87,6 %	88,2 %	86,3 %
Rata încărcării pe parcurs încărcat	90,5 %	89,5 %	91,7 %	90,4 %	90,5 %
Timpe de imobilizare mediu la încărcare	1,74 h	1,61 h	1,63 h	1,73 h	1,66 h
Timpe de imobilizare mediu la descărcare	1,63 h	1,56 h	1,64 h	1,73 h	1,63 h

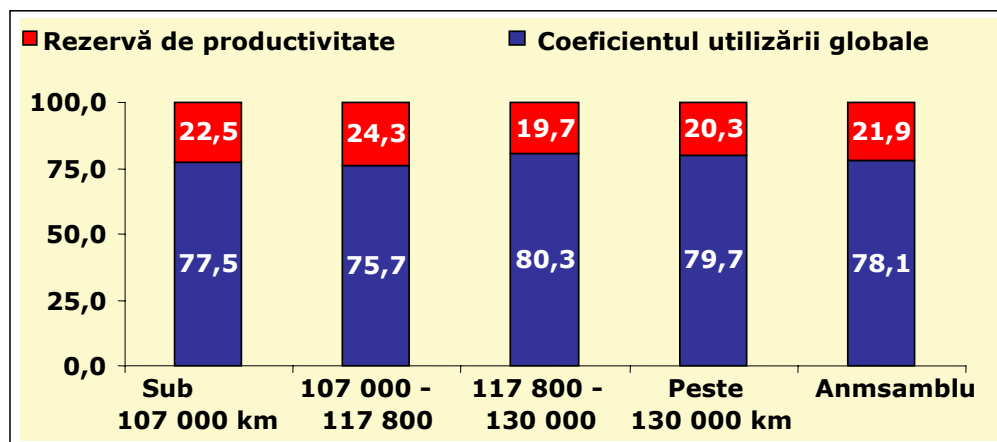
Timpii de așteptare la încărcare și la descărcare nu depind deloc de distanța parcursă, ci de criteriile organizaționale (stabilirea unei întâlniri de către client, semi-remorcă suplimentară la dispoziție la încărcător...). Ei variază aleatoriu în funcție de clasele de kilometraj.

Rata de kilometraj încărcat crește cu 2,5 puncte între cele două clase extreme de kilometraj.

Cu excepția variațiilor între primele două clase, greutatea parcursurilor în vid în parcursul total scade pe măsură ce distanța totală crește. Creșterea globală a ratei kilometrajului pare a demonstra o mai bună productivitate a întreprinderilor din clasa înaltă de kilometraj. Rezultatele celei de-a doua clase kilometrice sunt atipice.

Rata de încărcare pe parcurs încărcat nu este o variabilă direct corelată cu kilometrajul. Umplerea semi-remorcii nu depinde de distanța parcursă. Se apropie de 90% indiferent de kilometrajul parcurs.

### *Coeficientul de utilizare globală a vehiculului*



Coeficientul de utilizare globală (produsul ratei de kilometraj încărcat la rata de încărcare pe parcurs încărcat) este maxim pentru ultimele două clase. Această evoluție demonstrează deficitul de productivitate al întreprinderilor ale căror vehicule parcurg cei mai puțini kilometri.

### *3 - Carburantul*

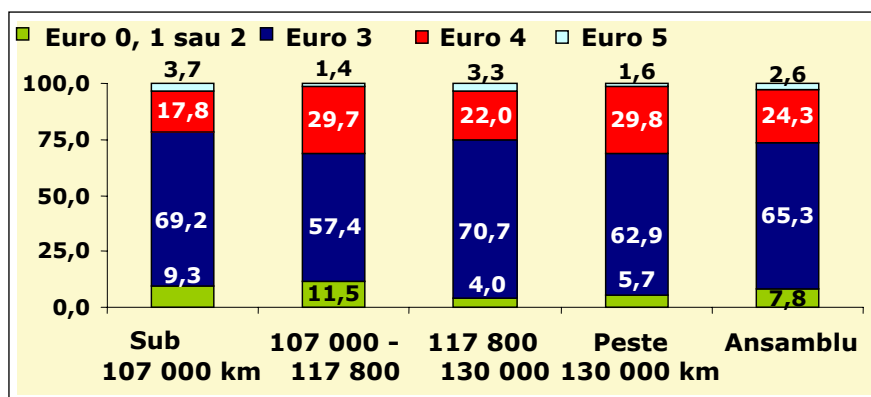
	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Procentajul alimentării rezervorului	75,9 %	77,9 %	70,0 %	56,5 %	70,0 %
Consumul la 100 km	35,2 l	34,1 l	34,2 l	33,7 l	34,3 l

Procentajul alimentării rezervorului scade cu distanța: 75,9% de alimentare internă pentru întreprinderile ale căror vehicule efectuează sub 107 000 km, față de 56,5% pentru cele ale căror vehicule parcurg peste 130 000 km. Observăm o scădere netă a clasei înalte. Lungimea parcursurilor influențează luarea de carburant de la pompă.

În materie de consum, disparitățile între intervalele kilometrice sunt relativ scăzute datorită generalizării politicilor de conducere economică impuse conducătorilor pentru a compensa scumpirea carburantului. Consumul scade cu kilometrajul. Clasa de înaltă de kilometraj înregistrează întotdeauna consumul cel mai scăzut (utilizarea cea mai frecventă a autostrăzii și vârsta minimă a vehiculelor cel mai scăzut din eșantion).

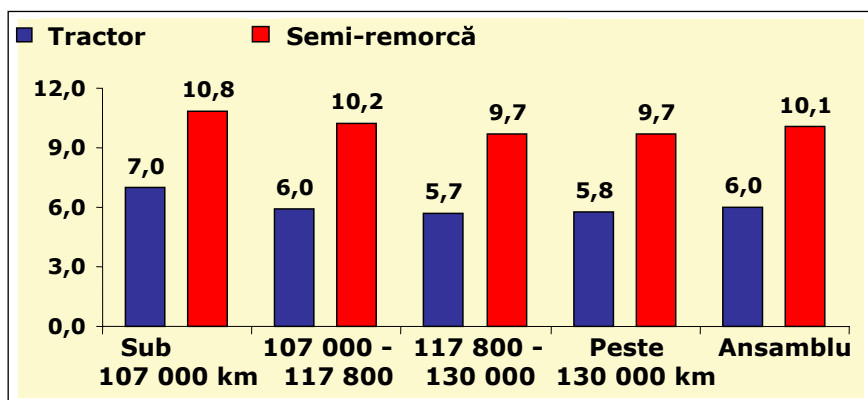
#### 4 – Utilizarea materialului

##### Parc exploatat în funcție de specificația Euro a vehiculelor (în %)



Nu observăm nicio relație semnificativă între specificația de mediu a parcului exploatat și kilometrajul parcurs. Dimensiunea întreprinderii pare a fi un factor explicativ mai pertinent în materie, ca de altfel în materie de politică de reînnoire și de preț de cumpărare a vehiculelor.

##### Durata de păstrare a vehiculelor (în ani)



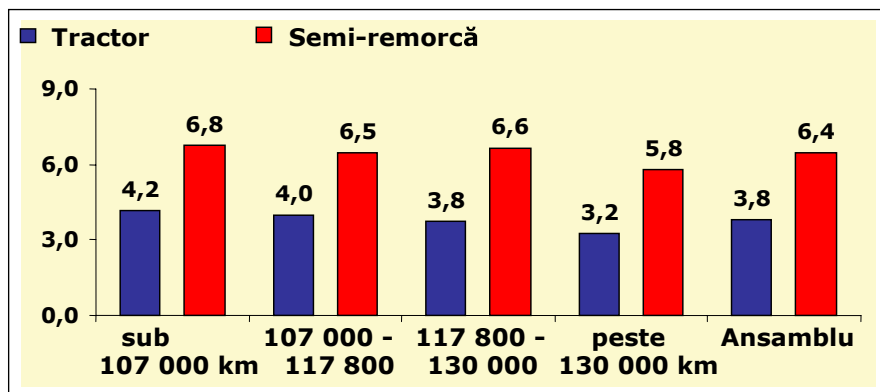
Durata de păstrare medie a vehiculelor descreește cu kilometrajul. Ea trece pentru tractoare de la 7,0 ani pentru primul interval la 5,8 ani pentru ultimul, și pentru semi-remorci de la 10,8 ani la 9,7 ani pe același intervale.

Această evoluție se explică prin dorința întreprinderilor de :

- A limita riscul de incidente mecanice, generând imobilizări și costuri suplimentare de mentenanță,
- A stăpâni consumul de carburant, procentaj preponderent pe măsură ce crește kilometrajul, utilizând vehiculele cele mai recente.

În plus, politica de reînnoire a vehiculelor depinde adesea de un kilometraj fix sau predeterminat (reînnoire ce intervine la 500 000 km de exemplu). Este astfel logic să constatăm durate de păstrare mai scăzute pentru întreprinderile claselor înalte de kilometraj, acest kilometraj predeterminat fiind atins evident pe măsură ce crește kilometrajul anual.

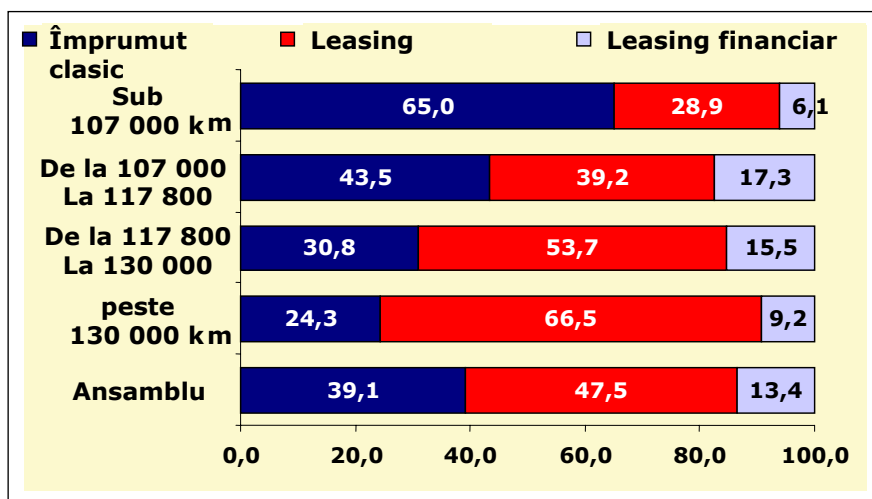
### Vârsta medie a vehiculelor (în ani)



Vârsta minimă a vehiculelor tractoare descrește cu kilometrajul. Tendința este mai puțin marcată pentru semi-remorci, ce se supun unei uzuri kilometrice mai mici.

### 5 – Finanțarea vehiculelor

#### Repartiția parcului motor în funcție de modalitatea de finanțare (în %)



Recurgerea la leasing devine mai frecventă pe măsură ce crește kilometrajul. Împrumutul cunoaște o evoluție inversă.

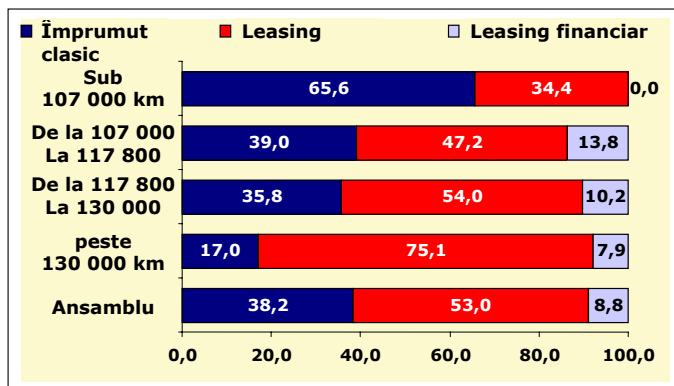
Două populații distincte emerg în materie de modalitate de finanțare:

- Întreprinderile ale căror vehicule parcurg peste 117 800 km privilegiază majoritar leasingul, care reprezintă mai mult de jumătate din finanțări,
- Întreprinderile primelor două intervale optează pentru împrumut, la înălțimea respectiv de 65% și 43% a finanțărilor.

Această evoluție se apropie de cea înregistrată pentru durata de păstrare. Recurgerea la împrumut este adesea asociată unei politici de păstrare mai lungă a vehiculelor.

Astfel, nu trebuie să uităm că variabila principală a segmentării în materie de finanțare rămâne dimensiunea întreprinderilor.

## Repartiția vehiculelor tractate în funcție de modalitatea de finanțare (în %)



Regăsim aceleași fenomene ca la vehiculele cu motor.

## Condițiile de lucru și de remunerare a personalului de conducere

### 1- Condițiile de lucru ale conducătorilor

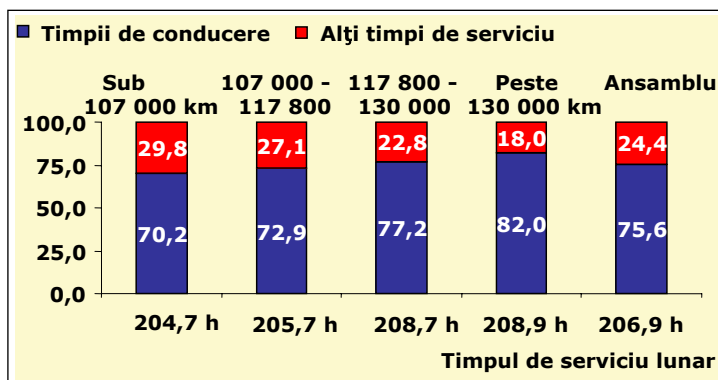
Conducător cu normă întreagă	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
	Numărul de zile de activitate ale unui conducător	219 zile	215 zile	218 zile	213 zile
% de 150 M	85,8%	91,5%	97,2%	95,4%	91,9%
Vechime	10,0 ani	8,6 ani	7,1 ani	7,5 ani	8,2 ani

Numărul de zile de activitate ale unui conducător variază în mod neregulat cu clasa de kilometraj. Variabila determinantă rămâne numărul de zile de exploatare a vehiculului și nu cel al activității de conducător.

Angajarea conducătorilor înalt calificați, care se generalizează în întreprinderile din eșantion nu este neapărat corelată cu distanța parcursă. Se referă mai mult la considerente de fidelizare și de valorificare a conducătorilor. Cu toate acestea remarcăm faptul că primele două clase de kilometraj înregistrează proporții de 150 M inferioare celorlalte două.

Vechimea în întreprindere scade global cu kilometrii parcurși: 10,0 ani pentru clasa joasă de kilometraj față de 7,5 ani pentru clasa înaltă. Întreprinderile ale căror vehicule efectuează mai mulți kilometri cunos, ca și anul trecut, o rată de rotație a conducătorilor mai importantă, datorită naturii mai restrictive a relației de muncă.

### Procentajul timpului de conducere în timpul de serviciu





Timpii de conducere cresc mecanic cu kilometrajul efectuat, trecând de la 143,8 ore pentru prima clasă la 171,3 ore pentru ultima, adică o disparitate de + 19,1%. Reamintim că disparitatea de kilometraj mediu între clasele extreme atinge + 47,6%.

Aceste diferențe se explică prin variațiile :

- raportului conducător / vehicul : 1,04 pentru primul interval față de 1,09 pentru ultimul,
- vitezei : 65,8 km/h pentru primul interval față de 71,4 km/h pentru ultimul.

## 2- Remunerarea și cheltuielile de deplasare ale conducătorilor

<i>Conducător cu normă întreagă</i>	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Salariu lunar	2 093,61 €	2 101,42 €	2 123,74 €	2 151,01 €	2 114,31 €
Prime raportate pe lună	99,54 €	105,31 €	99,16 €	134,88 €	109,51 €
Remunerația medie lunară	2 193,15 €	2 206,73 €	2 222,90 €	2 285,90 €	2 223,82 €

Variabila determinantă în materie de salariu nu este kilometrajul efectuat ci timpul de serviciu. Creșterea salariilor cu kilometrajul depinde direct de variațiile observate în materie de timp de serviciu. Remarcăm faptul că nivelul salariilor medii este superior minimelor convenționale indiferent de clasa de kilometraj.

<i>Conducător cu normă întreagă</i>	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Suma anuală a cheltuielilor de deplasare	7 297,29 €	8 152,24 €	8 488,31 €	8 613,28 €	8 137,82 €
Suma cheltuielilor de deplasare pe zi de activitate	33,32 €	37,92 €	38,94 €	40,44 €	37,68 €

Cheltuielile de deplasare depind de numărul de nopți de cazare impuse de lungimea parcursului și de îndepărtarea de întreprindere în timpul operațiunilor multiple. Este logic să regăsim o relație crescândă între cheltuielile de deplasare și distanța parcursă.

Numărul de nopți de cazare este legat de asemenea de procentajul observat al conducătorilor ce îndeplinesc calificarea 150 M (vezi supra pagina 30).

Disparitatea între cele două clase extreme se ridică la + 18%. Și aici, rămâne mai scăzută decât cea constatată pentru kilometrajul mediu între aceleași intervale. Plecând de la o anumită distanță hebdomadară, numărul de nopți de cazare și de mese este plafonat (4 nopți + 9 mese), deci nu ai variaza. Un alt factor poate interveni, proporția mai mult sau mai puțin importantă a traiectelor internaționale generând o majorare a baremelor de 18%.

## Celelalte componente ale costului

### 1 - Cauciucurile

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	este 130 000 km	Ansamblu
Contract cauciucuri	27,9%	18,0%	2,9%	7,1%	12,6%
Costul kilometric cauciucuri	0,028 €/km	0,027 €/km	0,025 €/km	0,025 €/km	0,026 €/km

Costul kilometric al cauciucurilor descrește, fără a înregistra totuși diferențe marcate între clase (+ sau - 0,003 €/km de disparitate maximă).

Vehiculele întreprinderilor clasele claselor joase de kilometraj sunt exploatate pe relațiile mai scurte. Ele au astfel mai multe puncte de încărcare și de descărcare, precum și parcursuri de apropiere în aglomerație mai importante. Folosirea autostrăzii este mai puțin frecventă. Conducerea mai accentuată generează costuri superioare cu cauciucurile.

## 2 - Întreținere-reparații

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Contract de întreținere-reparații	1,6%	7,8%	1,1%	1,4%	3,4%
Costul kilometric de întreținere-reparații	0,075 €/km	0,069 €/km	0,074 €/km	0,063 €/km	0,071 €/km

Factorii penelor și de accidentologie rămân aleatorii, costul întreținerii variază în mod neregulat cu clasele kilometrice. Recurgerea la externalizarea operațiunilor de mentenanță a vehiculelor nu depinde direct de kilometrajul parcurs.

## 3 - Taxele

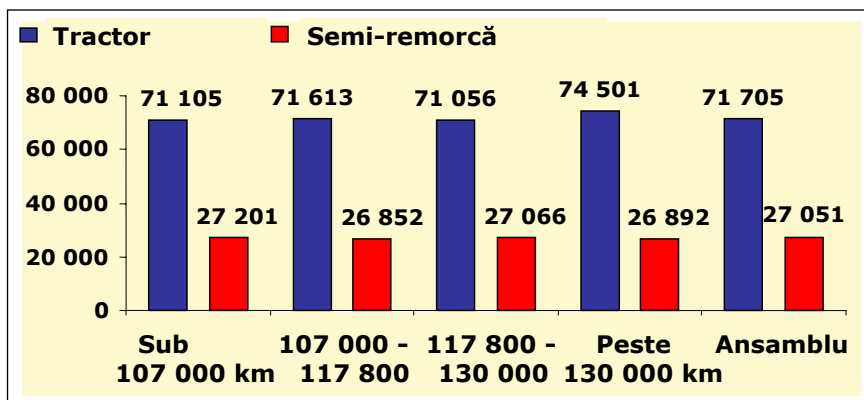
	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	de la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Costul anual al taxelor	5 731 €	7 031 €	7 440 €	9 188 €	7 338 €

Suma anuală a taxelor crește cu kilometrajul efectuat. Utilizarea autostrăzii, care devine mai sistematică pe măsură ce parcursurile se lungesc, este un factor de productivitate kilometrică incontestabil (viteza autorizată mai ridicată, controlul consumului).

## 4 – Reînnoirea și starea financiară a materialului

Sumele indicate în continuare corespund valorilor remise ale ultimului material cumpărat nou.

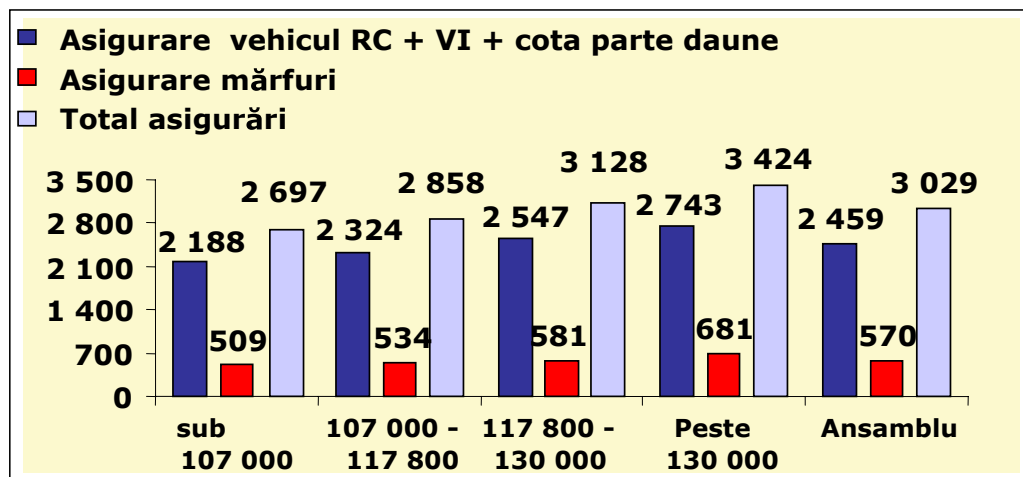
### Valoarea materialului în (€/vehicul)



Prețurile de cumpărare ale materialului nu depind de kilometrajul efectuat, ci de capacitatea de negociere, proporțională cu volumul comenzilor și deci cu dimensiunea întreprinderii.

## 5 - Asigurările

### Valoarea materialului în (€/vehicul)



Suma totală anuală a asigurărilor crește cu kilometrajul, trecând în plan global de la 2 697 € pentru prima clasă la 3 424 € pentru ultima.

Mai multe explicații, legate indirect sau direct de kilometrajul parcurs:

- Cota parte daune este invers proporțională cu durata de păstrare a vehiculelor, ea însăși descrescătoare cu kilometrajul. Vehiculele clasei înalte de kilometraj sunt deci mai recente și majoritatea asigurate împotriva tuturor riscurilor. Datorită acestui fapt, ele generează cheltuieli de asigurare mai ridicate.

- Suma anuală a asigurărilor mărfurilor transportate trece de la 509 € pentru clasa joasă de kilometraj la 681 € pentru clasa înaltă. Acest lucru se face în general în funcție de cifra de afaceri a și deci de kilometrajul parcurs.

## 6 – Costurile de structură

	sub 107 000 km	de la 107 000 la 117 800 km	De la 117 800 la 130 000 km	peste 130 000 km	Ansamblu
Suma anuală a costurilor de structură pe vehicul	16 441 €	19 078 €	19 456 €	18 327 €	18 467 €

Costurile de structură nu variază în mod linear cu clasa kilometrică.

Valoarea "sub 107 000 km" este cea mai slabă din eșantion. Acest lucru s-ar putea explica prin faptul că lucrul pe distanțe lungi obligă întreprinderile să dezvolte funcția comercială și să se echipeze cu dispozitive moderne de comunicare și localizare a vehiculelor. În sens contrar, lucrul pe o zonă geografică mai restrânsă minimizează costurile indirecte de structură.

Principalul factor explicativ al variațiilor costurilor de structură rămâne dimensiunea întreprinderii și economiile de scară corespunzătoare.

## CONCLUZII

Condițiile de exploatare au evoluat din punct de vedere global foarte puțin în anul 2007. Scăderea nivelului de productivitate constatată în 2006 s-a continuat. Kilometrajul anual parcurs, numărul de zile de exploatare și raportul conducător / vehicul au scăzut cu respectiv - 2,5%, - 0,8% și - 0,9% din 2005.

Practicile anumitor întreprinderi de a reduce parcurile și de a selecta încărcăturile au participat la această evoluție.

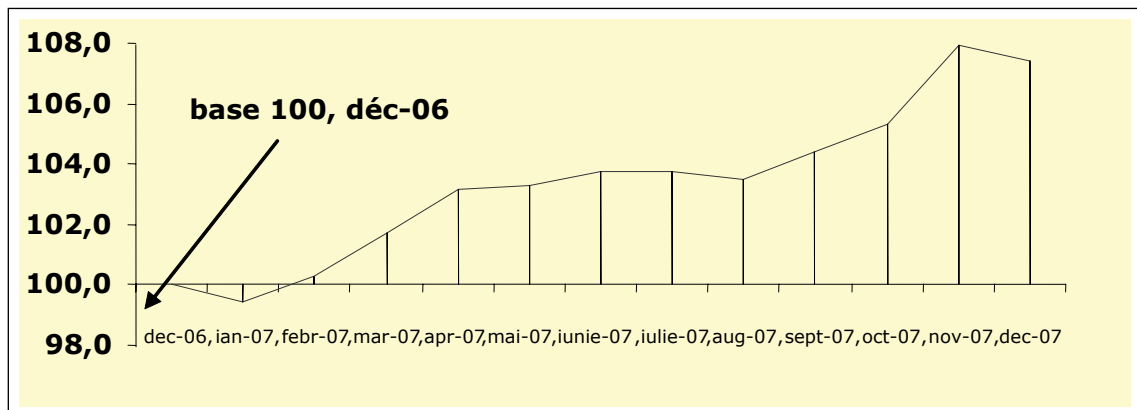
În ceea ce privește costurile vehiculului, trebuie să izolăm motorina de celelalte componente prin amplitudinea fluctuațiilor sale anuale. După o inflație mai mult sau mai puțin regulată în primele 10 luni ale anului, atinge în noiembrie vârful istoric pentru a se stabiliza în cele din urmă în decembrie și să atingă un nivel superior de + 17,8% celui din decembrie 2006.

Anul 2007 a fost de asemenea marcat de explozia procentajului taxelor de autostradă. Aplicarea noilor condiții comerciale de taxe impuse de Directiva Eurovigneta și introducerea tele-taxelor PL au generat o creștere de + 15,1% al costului de folosire a autostrăzilor raportat la kilometrajul total parcurs.

Evoluția condițiilor de lucru ale personalului de conducere s-a înscris de asemenea în această tendință inflaționistă : + 3,9% pentru remunerații și + 2,1 % pentru cheltuielile de deplasare.

96% dintre întreprinderile din eșantion au practicat, mai mult sau mai puțin, ajustări tarifare în anul 2007. Aceste creșteri se ridică în medie la + 4,1% și privesc 85% din cifra de afaceri. Ca și o comparație, indicele sintetic pe Distanță Lungă al CNR de urmărire a cheltuielilor de exploatare a crescut cu + 7,4% între decembrie 2006 și decembrie 2007 (evoluție estimată la + 2,4% în medie anuală).

### Indice CNR PR LD (bază 100, decembrie 2006)



(dec 06, ian 07, febr 07, martie 07, apr 07, mai 07, iunie 07, august 07, sept 07, oct 07, noi 07, dec 07)

Îmbunătățirea condițiilor de exploatare survenită începând cu anul 2004 a fost efemeră. Nivelurile de activitate din 2000, anul primului Studiu CNR pentru transport rutier pe Distanțe Lungi, nu sunt întotdeauna ajunse de din urmă. În final, sectorul TRM evoluează într-un context extrem de concurențial, marcat de pierderea procentajelor de piață în plan internațional (diminuarea cu 29% a traficului TRM internațional între 2000 și 2007).

Pentru informații suplimentare : A. MAZELEIX (a-mazeleix@cmr.fr), O. RAYMOND (o-raymond@cmr.fr)

# *REAMINTIREA PRINCIPALELOR EVOLUȚII ÎNCEPÂND CU ANUL 2000*

## *Condițiile de exploatare a vehiculelor*

### *1 – Kilometrajul și productivitatea*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Kilometraj anual pe vehicul	125 440 Km	121 950 Km	120 910 Km	119 610 Km	121 470 Km	122 850 Km	121 020 Km	119 800 Km
Numărul de zile anual de exploatare a vehiculului	234,8 j	231,3 j	229,7 j	227,6 j	229,9 j	231,9 j	229,8 j	230,0 j
Rata de parcurs încărcat	86,2 %	85,6 %	85,9 %	86,2 %	87,0 %	87,0 %	87,2 %	86,3 %
Timpii de așteptare la încărcare + descărcare	3,22 h	3,25 h	3,26 h	3,38 h	3,24 h	3,26 h	3,30 h	3,29 h
Viteza medie	67,5 Km/h	67,9 Km/h	69,2 Km/h	68,9 Km/h	68,8 Km/h	68,5 Km/h	68,6 Km/h	68,4 Km/h

Apar trei perioade : până în 2003 o deteriorare a condițiilor de exploatare, apoi începând cu anul 2004 o fază de revenire, iar în cele din urmă din 2006 un regres.

Timpii de așteptare și rata de parcurs încărcat sunt relativ stabili. Nu s-a constatat nicio evoluție de tendință ceea ce nu ne permite să concluzionăm o îmbunătățire semnificativă a productivității vehiculelor.

### *2 – Utilizarea și modalitatea de finanțare a materialului*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vârsta medie a unui tractor	3,5 ani	3,5 ani	3,4 ani	3,5 ani	3,6 ani	3,7 ani	3,9 ani	3,8 ani
Durata de păstrare a unui tractor	5,9 ani	5,8 ani	5,9 ani	5,8 ani	5,8 ani	6,1 ani	6,2 ani	6,0 ani
Raport semi-remorcă / tractor	1,25	1,28	1,30	1,31	1,31	1,36	1,30	1,31
Modalitățile de finanțare ale unui tractor (împrumut, leasing și leasing financiar)	29% 27% 44%	32% 28% 40%	33% 36% 31%	36% 40% 24%	36% 47% 17%	38% 48% 14%	41% 45% 14%	39% 48% 13%

Evoluțiile, chiar limitate, ale vârstei și duratei de păstrare se explică în parte prin declinul continuu al leasingului financiar, modalitate de finanțare ce are la bază o reînnoire mai rapidă a vehiculelor.

## *Principalele componente de cost ale vehiculelor*

Componentele de costuri sunt calculate la condițiile economice ale celui de-al patrulea trimestru din fiecare an, cu excepția carburantului actualizat la valorile medii din decembrie din fiecare an.

### *1 – Carburantul și celelalte costuri kilometrice directe*

Reamintire: Prin cost kilometric se înțelege costurile raportate la kilometrajul anual total.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Consum	35,7 l	35,1 l	34,9 l	34,6 l	34,5 l	34,5 l	34,3 l	34,3 l
Carburant (cost kilometric)	0,229 €/km	0,195 €/km	0,220 €/km	0,213 €/km	0,248 €/km	0,282 €/km	0,275 €/km	0,324 €/km
Cauciucuri (cost kilometric)	0,023 €/km	0,026 €/km	0,024 €/km	0,025 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km	0,026 €/km
Întreținere-reparații (cost kilometric)	0,058 €/km	0,064 €/km	0,065 €/km	0,067 €/km	0,069 €/km	0,071 €/km	0,073 €/km	0,071 €/km
Taxe (cost kilometric)	0,040 €/km	0,043 €/km	0,047 €/km	0,044 €/km	0,048 €/km	0,052 €/km	0,053 €/km	0,061 €/km

Observăm o inflație incontestabilă a costurilor kilometrice între 2000 și 2007 :

– + 41,5% pentru costul motorinei. Variațiile sale nu sunt lineare. Scăderile au succedat creșterilor și vice versa. În timp ce sfârșitul anului 2006 era marcat de diminuarea sa, atinge în 2007 nivelul său cel mai înalt.

– + 13,0% și + 22,4% pentru cheltuielile respective de cauciucuri și de întreținere-reparații. Aceste evoluții se explică nu doar prin inflația periodică a materiilor prime și costurilor de mentenanță, ci și prin îmbătrânirea parcului.

– + 52,5% pentru costul taxelor raportat la kilometrajul total parcurs. Această derivă maximă dovedește inflația anuală a tarifelor de autostradă și consecințele aplicării progresive a Directivei Eurovigneta, ce reduce printre altele comisioanele acordate întreprinderilor.

## 2 – Condițiile de lucru și costurile personalului de conducere

Pentru un conducător cu normă întreagă	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Raportul conducător / vehicul	1,11	1,10	1,10	1,09	1,09	1,08	1,06	1,07
Numărul de zile anuale de activitate	209 j	209 j	210 j	210 j	212 j	214 j	216 j	216 j
Tempul de serviciu lunar	207,0 h	203,9 h	201,9 h	204,0 h	206,3 h	206,1 h	205,8 h	206,9 h
Salarii + prime (medie lunară)	1 773 €	1 806 €	1 853 €	1 958 €	2 029 €	2 131 €	2 140 €	2 224 €
Cheltuielile de deplasare (media zilnică)	34,9 €/j	33,8 €/j	34,2 €/j	35,0 €/j	36,6 €/j	36,8 €/j	36,9 €/j	37,7 €/j

Numărul de zile de activitate crește cu 7 zile în 8 ani. Intervin mai mulți factori explicativi independenți de variațiile activității: în primul rând, modificările regulamentelor sociale (incidența decretului 2005 - 306 ce reduce luarea de concedii de odihnă compensatorii) ; în al doilea rând, variațiile calendare ale numărului de zile lucrate.

Scăderea periodică a raportului conducător / vehicul reflectă scăderea sectorului atât în materie de activitate cât și de fidelizare a conducătorilor.

Remunerația lunară a unui conducător s-a mărit cu 25,4% în 8 ani.

## 3 – Celelalte componente ale costurilor fixe

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Valoarea medie a unui tractor	65 099 €	64 712 €	65 842 €	66 291 €	65 903 €	67 246 €	68 774 €	71 705 €
Asigurările de vehicule și mărfuri (cost anual)	2 813 €/an	2 919 €/an	2 906 €/an	3 096 €/an	3 226 €/an	3 157 €/an	3 083 €/an	3 029 €/an
Costurile structurii (cost anual)	15 519 €/an	16 429 €/an	17 365 €/an	17 849 €/an	18 348 €/an	17 879 €/an	17 914 €/an	18 467 €/an

Cronologia scoate la iveală o inflație generalizată a costurilor fixe zilnice. Și aici evoluțiile nu sunt lineare.

Constatăm o creștere marcată a procentajului material imputabil scumpirii prețurilor înregistrate în ultimii ani.

Statistica CNR include, să reamintim, întreprinderile care nu și-au reinnoit vehiculele în anul de referință. În acest caz, valoarea luată în considerare rămâne valoarea anterioară achiziției. Iată de ce, evoluțiile medii ale procentajului pot apărea ca fiind relativ scăzute.

## Structura prețului total al vehiculelor

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Carburant	23,3 %	20,2 %	21,7 %	20,8 %	23,3 %	25,5 %	25,2 %	27,6 %
Mentenanțe	8,4 %	9,3 %	8,5 %	8,7 %	8,8 %	8,7 %	9,1 %	8,2 %
Infrastructuri	4,7 %	4,9 %	5,0 %	4,8 %	4,9 %	5,0 %	5,1 %	5,5 %
Deținere de material	14,2 %	14,7 %	13,8 %	13,6 %	12,6 %	12,0 %	12,1 %	11,7 %
Personal de conducere	29,6 %	30,1 %	30,2 %	30,7 %	29,4 %	28,9 %	28,4 %	27,6 %
Cheltuielile de deplasare	7,0 %	6,8 %	6,6 %	6,7 %	6,5 %	6,5 %	6,5 %	6,3 %
Costurile structurii	12,8 %	14,0 %	14,2 %	14,7 %	14,5 %	13,4 %	13,6 %	13,1 %

Evoluția structurii medii a prețului total al vehiculelor studiate dovedește explozia prețului la motorină, procentaj care pentru prima dată din 2000, devine la fel de preponderent ca și costul personalului de conducere. În final, creșterea generală a costurilor se reflectă în indicele CNR pe Distanță Lungă al prețului total care a crescut cu 21 puncte începând cu 2000.





N.S. STATION  
Muiderpoort

Bram-  
weer

DAPPER-  
STRAAT

245

STRAAT

WILTTENBACH-  
STRAAT

3-7-10-14

REINWARDT-  
STRAAT

37-245

WILTTENBACH-  
STRAAT

3-7-10-14

REINWARDT-  
STRAAT

37-245

WILTTENBACH-  
STRAAT

3-7-10-14

REINWARDT-  
STRAAT

37-245

WILTTENBACH-  
STRAAT

3-7-10-14

22-37-59

120-126

DOMSCLAER-  
STRAAT

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126

120-126



S. Domsclaer  
Dapper-  
straat

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

50-120-126

LINNAEUSPLANTSOEN

Politie

POLDERWEG

WESSELAER-  
STRAAT

BEIJERS-  
STRAAT

LINNAEUSPLANTSOEN

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT

WOLTERA-  
STRAAT

VAN REES-  
STRAAT

OETEWALER-  
STRAAT