

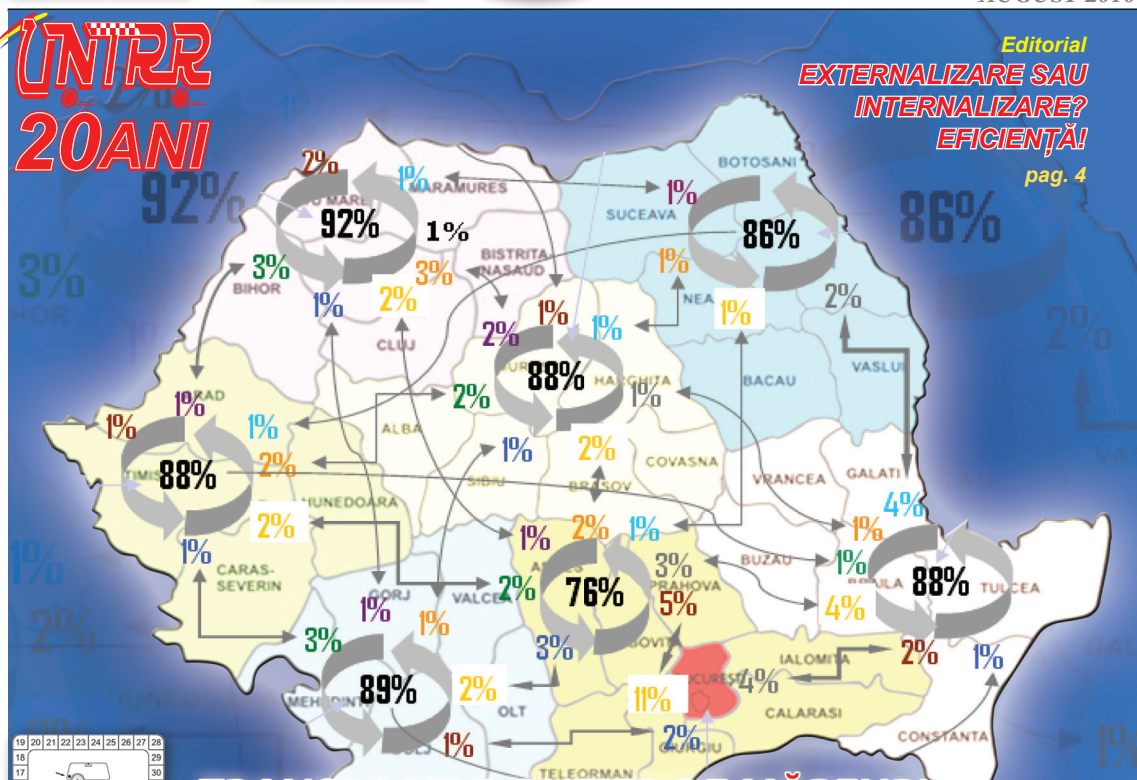
Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 8 (77)
AUGUST 2010

UNTRR
20 ANI

Editorial
EXTERNALIZARE SAU
INTERNALIZARE?
EFICIENȚĂ!
pag. 4



TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI LA NIVEL REGIONAL/JUDEȚEAN

Extras din Studiul UNTRR

„Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013”

pag. 51

SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR

Compania Națională de Administrare
a Drumurilor din România
SRL - Drumurile.ro

XXXXXXXXXX

ANUL 1778
XII 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

ROMANIA
ZILE DATE

XXXXXXXXXX

ANUL 1778
XII 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

UNIONEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMÂNIA

PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE
România, 2004-2013

MĂRFURI PASAGERI

2009

TRANSPark

<http://www.iru.org/index/transpark-app>

www.transmag.ro
www.tachoweb.ro

ROVINIETE PRIN UNTRR ACUM PUTEȚI
CUMPĂRA ȘI ON-LINE www.e-rovinieta.ro



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România
vă oferă:

➤ Informații utile în timp real:



www.untrr.ro - cu secțiune dedicată membrilor
e-info@untrr.ro - newsletter bazat pe e-mail
InfoUNTRR - buletin informativ lunar gratuit
Mailing direct - informare dedicată
InfoSMS - pentru informare urgentă



➤ Acces la sistemul TIR

➤ Posibilitatea modificării legislației naționale / europene

➤ Reprezentare în Comisia de Dialog Social MT

➤ Reprezentare CCM ramura transporturi

➤ Reprezentare CCM grup de unități

➤ Roviniete

➤ Magazin produse consumabile:

• CMR, diagrame și role tahograf, plăcute TIR etc.

➤ Vehicule comercializate noi și second-hand

➤ Serviciul vize / pașapoarte

➤ Publicații de interes în domeniul transporturilor

➤ Formare profesională SC PROMOTRANS SRL

➤ Turism prin SC UNTRR-Tours SA

➤ Asistență tehnică non-stop în 32 de țări din Europa prin Service24.at
www.untrr.ro/service24

➤ Managementul tahografelor digitale - www.tachoweb.ro

➤ Consiliere juridică pe teritoriul Ungariei prin
Cabinet Individual de Avocat "Szántó Á. Zsolt" - www.untrr.ro/avocatungaria

➤ Asigurări prin Vector Broker - www.untrr.asigurari

➤ Demascarea corupției în transporturi pe: www.frana.ro

➤ Magazin ON-LINE: www.transmag.ro

➤ Roviniete ON-LINE: www.e-rovinieta.ro

Parteneriate spre beneficiul membrilor:



Lufthansa



Teleroute

a Wolters Kluwer business

VIALTIS
Expert în servicii rutiere

SUMAR

• Externalizare sau Internalizare? Eficiență! - <i>Editorial</i>	pag. 4
• UNTRR intervine	pag. 6
• Zonă de siguranță	pag. 17
• Bursa transport mărfuri	pag. 21
• Informații Statistice	pag. 22
• EUROSTAT - Comunicat de presă (DEFICIT PUBLIC) + Harta datoriei publice.....	pag. 30
• Conturi noi de acces pe site-ul UNTRR	pag. 36
• Comunicatul de presă - Lansarea proiectului „Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului transport rutier din România”	pag. 37
• Forumul Internațional al Transporturilor – Raport final	pag. 39
• Creșterea limitei de garantare	pag. 43
• NEA – Profitabilitatea transportului rutier	pag. 44
• Aplicația TIR EPD	pag. 49
• Piața transporturilor	pag. 50
• RO-LA Szeged	pag. 55
• Sancțiunile prevăzute de rezoluția Consiliului de Securitate al ONU 1929 (2010) privind neproliferarea	pag. 56
• Târguri și expoziții	pag. 58
• Transport info - FRANȚA	pag. 60
• Indici IRU	pag. 65
• A.N.E.I.R. - Evoluția exporturilor / importurilor României în perioada de criză	pag. 66
• Birouri regionale	pag. 67
• Evoluția principalelor valute 18 iunie - 19 iulie 2010	pag. 67
• Prețul litrului de motorină la pompă 12 iulie 2010 (în euro)	pag. 68
• Noutăți legislative	pag. 69
• ANEIR – Program Antreprenori Europeni	pag. 75
• Roviniete prin UNTRR!	pag. 75
• Uniunea vamală Belarus Kazahstan	pag. 77
• Reuniunea BSEC-URTA	pag. 78
• Precizări transport combinat	pag. 84
• Comunicatul de presă - Eurovigneta electronică intră în circulație!	pag. 85
• Info Utile	pag. 86
• Link-uri Utile	pag. 90
• Orientări privind cabotajul valabile de la 14 mai 2010	pag. 91
• Campionatul mondial UICR	pag. 94
• Comunicatul de presă INSS - Ocuparea și șomajul în trimestrul I 2010	pag. 102
• Publicații UNTRR	pag. 108
• Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 112

EXTERNALIZARE SAU INTERNALIZARE?

EFICIENȚĂ!

Este aproape imposibil de conceput cum un antreprenor care are obiect principal de activitate și produce alimente sau orice fel de produs, internalizează activitatea de transport și distribuție! Practic se aruncă într-o cu totul și cu totul altă afacere decât cea principală la care se pricepe cu adevărat! Este greu de înțeles de ce un astfel de antreprenor ar imobiliza sume de bani pentru a-și achiziționa autovehicule, pentru a-și angaja manager de transport, pentru a-și licența parcul, când aceste sume de bani i-ar prinde mult mai bine investite în obiectul principal de activitate! Dacă ne gândim la eficiență și costuri, cu siguranță toți producătorii, importatorii ar trebui să externalizeze transportul și distribuția către profesioniști. Niciunul dintre producătorii și importatorii de marfă nu este mai eficient cu parcul propriu decât un transportator profesionist. Firmele multinaționale cunosc și aplică aceste principii. Fiecare se limitează să acționeze în domeniul său de competență, iar toate celelalte servicii sunt externalizate. Multe din firmele românești de talie medie și mare nu au înțeles încă această abordare. Nu au înțeles că prin externalizare, producătorii ar plăti transportul și distribuția strict pentru produsele transportate și distribuite. Dacă luăm în calcul că plata transportului se face la o oarece perioadă în care producătorii ar putea deja să își încaseze banii pe marfa vândută, atunci explicația este și mai greu de înțeles de ce unii încă preferă să aibă flote proprii.

Dacă ținem cont de fluctuațiile pieței din ultima perioadă, externalizarea transporturilor aduce o flexibilitate deosebită oricărui producător/importator/exportator care utilizează capacitatea de transport necesară la fiecare moment. Practic plătește ce folosește. Dacă are flotă proprie, un astfel de antreprenor este nevoit să suporte costuri mult mai mari, indiferent de nivelul de utilizare a flotei. De multe ori vehiculele merg pline pe un sens și mai mult în gol pe sensul de retur spre fabrică. Iar când încearcă să facă transporturi de completare, le fac la tarife extrem de mici care îi ajută să mai recupereze din costurile relocării vehiculelor. Cu toate acestea, rămân tot ineficienți în comparație cu transportatorii profesioniști, în plus îi afectează în oarece măsură și pe aceștia din urmă datorită inducerii unor tarife nerealiste în piață.

Desigur că cei care au marfă suficient de multă

pentru expediții complete, sunt încântați să aibă vehiculele inscripționate cu elemente vizuale proprii (sigle, logo, reclamă, etc). Acest lucru este, de asemenea, foarte posibil la contractarea unui transportator pe termen lung.

Dacă abordăm subiectul internalizării sau externalizării serviciilor utilizate de o firmă de transport, răspunsul nu este la fel de simplu. Nu există șablon universal aplicabil, însă desigur că în concordanță cu particularitățile dotării materiale, flotei și contractelor de transport, pot fi aplicate soluții diferite cu succes deplin. Cel mai mare succes l-ar putea avea colaborarea diferitelor companii pentru obținerea de volume importante pentru care se pot negocia oferte avantajoase. Orgoliul majorității managerilor de a fi considerați VIP-uri de către diferiți furnizori, îi împiedică să se alieze și să formeze grupuri cu putere de negociere crescută tocmai datorită volumului cumulat mai mare.

UNTRR a pus o întrebare membrilor săi: *Sunteți interesați de o ofertă de telefonie mobilă care să vă permită să vorbiți gratuit între toate telefoanele dumneavoastră și ale oricărei alte firme membre UNTRR în paralel cu reducerea costurilor facturii curente?* Am primit răspunsuri de genul: *Îmi negociez singur contractele de telefonie! Noi vă dorim Succes! Dacă credeți că singuri puteți obține condiții mai bune decât mai mulți împreună, noi credem că e puțin probabil!* În general furnizorii nici nu își doresc aceste alianțe pentru că ar avea mai puțin de câștigat de la aceleași volume puse împreună decât abordate separat.

Telefonia mobilă a fost prezentată cu titlu de exemplu, unii dintre dumneavoastră ar putea spune că oricum comunicațiile nu reprezintă un cost semnificativ. Dar în locul telefoniei putem pune achiziția de vehicule (în special noi), combustibilul, anvelopele, orice produs sau serviciu oferit spre consum. Nu am menționat asigurările, pentru că aici deși inițial se pot obține condiții avantajoase pentru un grup mai mare și cu o dispersie mare a riscului, ulterior evoluția cotației grupului este influențată de comportamentul membrilor săi. Cei care au avut daunalitate redusă își doresc și merită prime de asigurare reduce, iar cei care au avut daunalitate crescută sunt bucuroși că pot obține condiții mai bune în cadrul grupului decât ar putea obține singuri. Și cei cu daunalitate redusă ar trebui să vadă dacă singuri pot obține o asigurare mai bună decât a grupului. Combustibilul poate însemna stații proprii, deservind membrii unui grup sau asocieri în grupuri preferențiale în fața furnizorilor. Numărul de stații al oricărei rețele este suficient dacă e mai mare de 15 la nivelul României și acestea sunt amplasate în locații cheie pentru acoperirea tuturor zonelor țării. Câți litri au rezervoarele camioanelor dumneavoastră? Orice camion pentru transport pe

distanță lungă are o autonomie de cel puțin 1000 km. Costul final obținut de grupuri în cadrul unor rețele poate fi mai atractiv decât cel oferit de hard-discounteri. Ați încercat? V-a spus vecinul, colegul, etc. că nu se poate?! Încercați dumneavoastră și cu grupul dumneavoastră! Nu aveți grup? Vă așteptăm în grupul UNTRR!

De asemenea, ceea ce se potrivește la camioane nu e identic valabil pentru autocare! Autocarele pot alimenta motorină din stații proprii la bază, iar în traseu doar cele de linie regulată pot alimenta din stații amplasate în autoștiri sau din rețele de benzinării. Este dificil să alimentezi un autocar plin cu pasageri într-o stație hard-discount, unde aceștia nu pot coborî și beneficia de toaletă, magazine, cafea, bar, etc. Iar ce se potrivește la alimentarea unui autocar turistic, nu se potrivește la alimentarea unui autocar turistic care efectuează curse turistice ocazionale pe diferite rute – aici alimentarea dintr-o rețea de benzinării accesibile autocarelor și cu servicii pentru pasageri este varianta optimă.

Uitați-vă în viitor! În ciuda vremurilor dificile pe care le traversăm și a eforturilor ridicate care consumă resurse serioase pentru menținerea echilibrului zilnic, totuși nu trebuie uitată ținta urmărită pe termen mediu și lung. Altfel, activitatea curentă vă ocupă tot timpul și nu vă dă șansa să vă desprindeți și să vă gândiți unde vreți să ajungeți cu activitatea pe care o desfășurați. E o mare diferență între a fi ocupat și a urmări atingerea unor obiective. Fiecare ar trebui să se uite la un moment la propria afacere ca la afacerea altcuiva necunoscut pe care și-ar permite să îl critice sau să îl sfătuiască!

Fiecare ar trebui să analizeze la rece plusurile și minusurile oferite de internalizare și externalizare, și să se desprindă de deciziile emoționale, care pot satisface orgoliul, dar pot ruina afaceri ce ar fi putut să se dezvolte sau să se mențină în continuare. În SUA, un studiu a arătat că 80% din firmele care au dat faliment în ultimii doi ani, au pățit acest lucru datorită gestiunii defectuoase a fluxului de numerar (cash flow-ului) și nu datorită managementului operațional. Nu e de mirare că dacă cel ce face pâine dorește să aibă și propriile camioane, poate ajunge să rămână cu camioane și fără fabrica de pâine!

Între șansele oferite de internalizare și externalizare, eficiența este cea care ar trebui să vă indice decizia corectă!

Eficiență maximă cu riscuri minime! Aici se regăsesc integratorii de servicii! Aceștia nu dețin

absolut nimic sau mai nimic în proprietate! Dar trebuie să se priceapă cu adevărat la ceea ce fac și oricum mult mai bine decât competitorii tradiționaliști! Astfel sunt extrem de flexibili, putând acoperi volume mari cu investiții mici! Atutul principal este dat de eficiența fluxurilor și posibilitatea procesării unor volume mari care, chiar în condițiile unor marje de profit înguste, le poate genera profit mai mare decât celor care cară povara unor proprietăți în spate. Uitați-vă la firmele multinaționale și la bănci! În cele mai multe cazuri nu dețin prea multe proprietăți! Chiria care acum doi ani părea o prostie pentru mulți dintre români, acum se dovedește o oportunitate. Băncile închid sucursalele devenite ineficiente în anumite locații și deschid cu ușurință altele în locații mai promițătoare. Multinaționalele stau cu chirie atât în spațiile de birouri, cât și în zonele de producție. Cei care au aterizat în România în vremea chilipirurilor, au devenit și au rămas și proprietari, pentru că la prețurile unor chirii lunare în vest, în România au devenit proprietari. Nici nu sunt de condamnat.



În Piața transporturilor, ediția 2009, editată sub inițiativa UNTRR și pusă la dispoziție gratuit membrilor săi activi, evoluțiile principalilor indicatori macroeconomici și din transporturi au fost apreciate cu o mare precizie: PIB scădere cu 7,2%, iar oficialii spun că au înregistrat o scădere de 7,1%. Lucrarea UNTRR a fost disponibilă în august 2009, iar rezultatele oficiale au apărut târziu în primăvara lui 2010.

Tot în Piața transporturilor, ediția 2009, au fost realizate comparații între modul de utilizare a autovehiculelor odată cu trecerea timpului de către transportatorii din diferite țări. Dacă în țările dezvoltate din Europa de vest, vehiculele noi, mai tinere de 5 ani, realizează cel mai mare număr de curse și de kilometri, ambele variabile reducându-se odată cu îmbătrânirea autovehiculelor, ei bine în Europa de est, cea mai mare parte de curse și cu kilometraj sănătos, este cea realizată de vehiculele mai vârstnice de 5 ani de zile.

Structura fluxurilor de mărfuri și persoane la nivelul României, tipurile de mărfuri exportate și importate în relația cu diferite țări, dar și firme importatoare și exportatoare din România, precum și scenariile posibile ale evoluției pieței transporturilor de mărfuri și de persoane s-au dovedit a fi cât se poate de realiste. Nu degeaba cei care citesc stăpânesc lumea! Lucrarea editată de UNTRR, **Piața transporturilor** - a ajuns în mâna multor firme de transport, însă doar puțini și-au făcut timp să o deschidă și să privească în viitor!

Radu Dinescu
Secretar General UNTRR

NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ienăchită Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Nr.1841/21.07.2010

**Domnului Pistru Popa Eusebiu Manea
Secretar de Stat
Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**



Stimate Domnule Secretar de Stat,

Ca urmare a publicării pe situl MTI a noii variante a proiectului de ordonanță de modificare a OUG 109/2005, doresc să vă supun atenției următoarele aspecte:

1. În cursul discuțiilor din cadrul grupului de lucru al Comisiei de Dialog Social a MTI din cursul lunilor anterioare s-a convenit un text cu reprezentanții MTI și ARR care, deși nu cuprindea toate observațiile partenerilor de discuție, a fost acceptat, în principiu, de către aceștia,
2. Noul proiect de ordonanță vine cu modificări suplimentare față de cele deja convenite, dintre care unele sunt inacceptabile,
3. Se constată, încă o dată, faptul că deși în cursul consultărilor cu asociațiile profesionale din domeniul transporturilor se stabilește ceva, ministerul nu ține cont de aceasta,
4. Niciuna dintre noile modificări ale proiectului de ordonanță, exceptându-le pe cele pe care reprezentanții transportatorilor le-au fundamentat deja, nu are vreo fundamentare.

Având în vedere cele de mai sus, am onoarea să vă transmit alăturat propunerile și observațiile UNTRR la noul proiect al ordonanței de modificare a OUG 109/2005 privind transporturile rutiere.

În speranța că aceste propuneri vor fi de folos Ministerului în finalizarea ordonanței de modificare a OUG 109/2005 și că se va ajunge, totuși, la un acord între minister și partenerii sociali – care va fi respectat – vă rog să primiți, domnule Secretar de Stat, asigurarea deosebitei mele considerațiuni.

Cu deosebită stimă,

Secretar General,

Radu DINESCU



Această intervenție a mai fost făcută și la Domnul Iancu Crăciunoiu, Director general - Autoritatea Rutieră Română Domnului Sorin Sirbu, Director - Direcția Transport Rutier, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Comisia de Dialog Social - MTI

Propunerea de modificare a ORDONANȚEI DE URGENȚĂ nr. 109 din 14 iulie 2005 privind transporturile rutiere			
Text OUG 109/2005	Amendamente propuse MTI	Amendamente propuse UNTRR	Motivație
<p>Art. 4 lit. (A): (A) categorii de transport rutier: a) clasificarea din punct de vedere al ariei de desfășurare: 1. transport rutier în trafic național; 2. transport rutier în trafic internațional; b) clasificarea din punct de vedere al caracterului comercial al activității: 1. transport rutier public; 2. transport rutier în cont propriu;</p>	<p>Art. 4 lit. (A): A. categorii de transport rutier: a) clasificarea din punct de vedere al ariei de desfășurare: 1. transport rutier în trafic național; 2. transport rutier în trafic internațional; b) clasificarea din punct de vedere al caracterului comercial al activității: 1. transport rutier public; 2. transport rutier în cont propriu; 3. transport rutier ca serviciu public de transport;</p>	<p>Art. 4 lit. (A): A. categorii de transport rutier: a) clasificarea din punct de vedere al ariei de desfășurare: 1. transport rutier în trafic național; 2. transport rutier în trafic internațional; b) clasificarea din punct de vedere al caracterului comercial al activității: 1. transport rutier public; 2. transport rutier în cont propriu; 3. transport rutier ca serviciu public;</p>	<p>Propunem eliminarea sintagmei „de transport” pentru evitarea repetiției și a definirii unui termen prin el însuși.</p>
<p>Art. 5 alin. (2) litera (h) h) monitorizează piața transporturilor rutiere în scopul constatării apariției situațiilor de criză și adoptă măsurile necesare acestor situații;</p>		<p>Art. 5 alin. (2) litera (h) h) monitorizează piața transporturilor rutiere în scopul constatării apariției situațiilor de criză și adoptă măsurile necesare remedierii acestor situații;</p>	<p>Se propune introducerea termenului „remediere” pentru clarificarea textului</p>
<p>Art. 10 alin. (2) (2) Cursurile de pregătire profesională prevăzute la alin. (1) se finalizează cu un examen. În urma promovării examenului se eliberează un certificat de competență profesională.</p>		<p>Art. 10 alin. (2) (2) Cursurile de calificare inițială și de formare periodică prevăzute la alin. (1) se finalizează cu un examen. În urma promovării examenului se eliberează un certificat de competență profesională. (3) Pentru creșterea siguranței rutiere, a responsabilizării conducătorilor auto și a certificării activității profesionale a acestora se instituie registrul electronic al conducătorilor auto și cazierul profesional. (4) Conținutul registrului electronic, forma cazierului profesional și sancțiunile complementare aplicate pentru încălcarea legislației în vigoare de către conducătorii auto sunt stabilite prin norme.</p>	<p>Se propune acest text pentru crearea bazei legale în realizarea registrului conducătorilor auto profesioniști, pentru responsabilizarea acestora, creșterea siguranței rutiere și evitarea migrației conducătorilor auto cu probleme. (A se vedea proiectul de ordin transmis dlui. Secretar de Stat Pistru și DTR).</p>
<p>Art. 19 alin. (3): (3) Perioada de valabilitate a copiilor conforme ale licenței de transport eliberate de autoritatea competentă este de un an, fără a depăși perioada de valabilitate a licenței de transport.</p>	<p>Art. 19 alin. (3): (3) Perioada de valabilitate a copiilor conforme ale licenței de transport eliberate de autoritatea competentă este de minim un an, fără a depăși perioada de valabilitate a licenței de transport.</p>	<p>Art. 19 alin. (3): (3) Copia conformă a licenței de transport eliberate de autoritatea competentă are aceeași perioadă de valabilitate cu a licenței de transport.</p>	<p>Propunem reformularea pentru claritatea textului.</p>
	<p>Art. 31¹: Autoritatea competentă va stabili prin norme, categoriile de mărfuri care necesită arimarea, criteriile de arimare a încărcăturii și modul de arimare, precum și modalitate de verificare a respectării acestora.</p>	<p>Art. 31¹: Autoritatea competentă va stabili prin norme criteriile și modulele de arimare a încărcăturii, precum și modalitate de verificare a respectării acestora.</p>	<p>Autoritatea competentă nu trebuie să stabilească categoriile de mărfuri care trebuie arimate. În mod normal autoritatea competentă ar trebui să stabilească modul de verificare a arimării și faptul că pentru aceasta trebuie avute ca referință standarde.</p>
<p>Art. 34² alin. (1): (1) Licența de traseu conține traseul, precum și numărul de</p>	<p>Art. 34² alin. (1): (1) Licența de traseu conține traseul, precum și numărul de</p>	<p>Art. 34² alin. (1): (1) Licența de traseu conține traseul, precum și numărul de</p>	<p>Certificatul de înmatriculare al vehiculului include mai multe locuri pe scaune decât</p>

Propunerea de modificare a ORDONANȚEI DE URGENȚĂ nr. 109 din 14 iulie 2005 privind transporturile rutiere			
Text OUG 109/2005	Amendamente propuse MTI	Amendamente propuse UNTRR	Motivație
locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii al autobuzului utilizat pe acel traseu, iar în anexa, graficul de circulație pentru traseele interjudețene sau caietul de sarcini pentru traseele județene.	locuri înscris în certificatul de înmatriculare sau în clasificare pe stele sau categorii al autobuzului utilizat pe acel traseu, iar în anexă, graficul de circulație pentru traseele interjudețene sau caietul de sarcini pentru traseele județene.	locuri înscris în certificatul de înmatriculare al autobuzului utilizat pe acel traseu, iar în anexă, graficul de circulație pentru traseele interjudețene sau caietul de sarcini pentru traseele județene.	certificatul de clasificare, – deoarece include și locul pentru ghid/al doilea conducător auto spre deosebire de certificatul de clasificare care prevede locurile doar pentru pasagerii efectiv transportați (călători) nu și locurile suplimentare, ceea ce dă naștere la abuzuri.
Art. 34² alin. (3): (3) În transportul rutier de persoane în trafic județean, interjudețean sau internațional se interzice transportul mai multor persoane decât numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii al autobuzului.	Art. 34² alin. (3): (3) În transportul rutier de persoane în trafic județean, interjudețean sau internațional se interzice transportul mai multor persoane decât numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare pe stele sau categorii al autobuzului, cu excepția traseelor dintre București și localitățile din județul Ilfov.	Art. 34² alin. (3): (3) În transportul rutier de persoane în trafic județean, interjudețean sau internațional se interzice transportul mai multor persoane decât numărul de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare al autobuzului, cu excepția traseelor dintre București și localitățile din județul Ilfov.	Certificatul de înmatriculare al vehiculului include mai multe locuri pe scaune decât certificatul de clasificare, – deoarece include și locul pentru ghid/al doilea conducător auto spre deosebire de certificatul de clasificare care prevede locurile doar pentru pasagerii efectiv transportați (călători) nu și locurile suplimentare, ceea ce dă naștere la abuzuri.
Art. 40 alin. (4)-(5): (4) Licența pentru activități conexe transportului rutier se suspenda de către autoritatea competentă în cazul săvârșirii unor abateri grave sau repetate de la reglementările în vigoare. (5) Lista abaterilor grave sau repetate pentru care se suspenda licența pentru activități conexe se stabilește prin norme.	Art. 40 alin. (4)-(5): Se abrogă	Art. 40 alin. (4)-(5): (4) Licența pentru activități conexe transportului rutier se suspenda de către autoritatea competentă în cazul săvârșirii unor abateri grave sau repetate de la reglementările în vigoare. (5) Lista abaterilor grave sau repetate pentru care se suspenda licența pentru activități conexe se stabilește de către autoritatea competentă prin norme.	Propunem menținerea alin (4) și (5) deoarece prin alin. (22) se prevede doar modul în care se vor îndeplini condițiile dar nu și abaterile pentru neîndeplinirea acestora.
	Art. 56¹ alin. (3¹): (3 ¹) În cazul unui control efectuat în trafic asupra unui vehicul, inspectorii de trafic vor verifica inclusiv respectarea limitelor maselor totale maxime constructive autorizate.	Art. 56¹ alin. (3¹): (3 ¹) În cazul unui control efectuat în trafic asupra unui vehicul, inspectorii de trafic vor verifica inclusiv respectarea limitelor maselor totale maxime constructive autorizate. (3²) toleranța considerată pentru aceste cântăriri este de 5%	Autoritatea dorește prin aceasta să crească numărul de controale asupra vehiculelor între 3,5 și 12 tone care circulă supraîncărcate. Cu toate acestea, prin introducerea acestui alineat care vizează siguranța circulației nu se ține cont de Regulamentul de aplicare a Codului rutier, respectiv de faptul că la art. 150. alin. (1) lit. (a) se prevede că „Încărcătura unui vehicul trebuie să fie așezată și, la nevoie, fixată astfel încât: a) să nu pună în pericol persoane ori să nu cauzeze daune proprietății publice sau private;” Propunem, de asemenea, introducerea unei toleranțe de cântărire pentru a evita abuzurile.
Art. 59 alin. (1) lit. (b): b) de la 4. 000 lei la 5. 000 lei, faptele prevăzute la art. 58 lit. m) , u) , y) , z) , ab) , ac) și ad) ;	Art. 59 alin. (1) lit. (b): b) de la 4.000 lei la 5.000 lei, faptele prevăzute la art. 58 lit. m), u), y), z), ab), ac), ad) și aj);	Art. 59 alin. (1) lit. (a¹): a ¹) de la 360 lei la 480 lei, faptele prevăzute la art. 58 lit. aj);	Dispune o sancțiune cu mult mai mare față de cea prevăzută la art. 101 alin. (1) punctul 13 din OUG 105/2002 – 6-8 puncte de amendă (360-480 lei)



Nr.1764/15.07.2010

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII
REGISTRATURA GENERALĂ

13. IUL. 2010

11796

INTĂRIRE NR.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Domnului Radu Mircea-Berceanu – Ministru

Stimate Doamne Ministru,

În urma poziției președinției belgiene a UE, care și-a exprimat foarte clar intenția de a debloca dezbaterile pe marginea proiectului de Directivă „Eurovinieta”, precum și a propunerilor de compromis pe care aceasta le-a făcut în cursul discuțiilor cu statele membre, am onoarea să vă prezint în cele ce urmează punctul de vedere al UNTRR.

- Transportul rutier de marfă și-a asumat obligația de a ecologiza transportul și, pe parcursul ultimelor decade, a reușit să-și sporească în mod considerabil eficiența energetică și să reducă emisiile toxice și netoxice.
 - Consumul de combustibil și, în consecință, emisiile de CO₂ ale vehiculelor comerciale s-au redus cu 36% față de 1970 și cu 20% față de 1990.
 - În același timp, emisiile toxice au fost reduse în mod drastic cu până la 97% prin introducerea normelor EURO:
 - 25 de camioane moderne fac tot atât zgomot cât unul singur construit înainte de 1980.
 - Până în 2015 poluarea produsă de camioane va fi redusă cu încă 30%.
 - În noiembrie 2009, Adunarea generală a IRU a adoptat Rezoluția "30 cu 30" prin care și-a asumat, în mod voluntar, obligația, de reducere cu 30% a emisiilor de CO₂ până în 2030.
- În economia globalizată din zilele noastre, transportul rutier profesionist nu mai este doar un mod de transport ci un instrument vital al producției, interconectând orice afacere la piețele globale. Criza economică, care a început din toamna anului 2008, a încetinit radical cererea pentru aceste servicii de transport vitale și nu se întrevede nicio redresare importantă a sectorului. În perioada ianuarie - iunie 2009, s-au înregistrat următoarele aspecte:
 - O scădere a activității de transport rutier de marfă la nivel național și internațional cu până la 50%, în funcție de țară și/sau de sectorul de activitate;
 - O creștere a numărului de falimente cu până la 20%.
 - Reduceri în numărul de angajări din domeniul transportului rutier cu circa 10%.

- Se așteaptă o creștere a costurilor transportului rutier de marfă cu cel puțin 10 - 15% comparativ cu 2009.

În acest context, orice inițiativă care urmărește creșterea taxelor și a tarifelor de utilizare a infrastructurii ar trebui stopată sau întârziată în mod semnificativ pentru a nu pune în pericol redresarea sectorului transporturilor rutiere de marfă. În schimb, factorii de decizie la nivel național și european ar trebui să găsească metode pentru a ușura redresarea sectorului.

Întrucât, totuși, discuțiile referitoare la revizuirea propunerii privind Eurovinieta continuă, **problemele prioritare** ale sectorului pe care UNTRR le promovează sunt:

Taxarea dublă și în exces este inacceptabilă. Două treimi din costurile externe (99% dacă nu este luată în considerare congestia) sunt deja internalizate de transportul rutier de marfă. Un studiu recent privind acoperirea costurilor de infrastructură din Germania pentru anul 2007, realizat de Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), dovedește faptul că vehiculele grele de transport marfă acoperă costurile de infrastructură pentru întreaga rețea rutieră în proporție de 99%.

Costurile în legătură cu propunerea privind Eurovinieta sunt enorme nu doar pentru sectorul transporturilor rutiere de marfă dar și pentru întreaga economie europeană. Doar un număr redus de state membre vor avea un rezultat pozitiv ca urmare a taxării introduse prin noua propunere privind Eurovinieta.

Veniturile din taxele/tarifele aplicate transporturilor rutiere de marfă ar trebui să fie **reinvestite în transporturile rutiere** pentru a reduce costurile externe ale acestora. Transportul rutier de marfă nu ar trebui să plătească pentru alte moduri de transport, mai puțin eficiente, cum este cazul căii ferate.

Congestia nu ar trebui să se afle pe lista costurilor externe care încă mai trebuie internalizate. Transportul rutier de marfă plătește deja pentru congestie, deși nu reprezintă cauza majoră a acestei probleme. De asemenea, trebuie precizat că, prin art. 7 alin. (10) al Directivei 2006/38, statele membre dețin deja mijloacele pentru abordarea congestiei. Cuplând introducerea taxării congestiei pentru camioane de taxarea congestiei pentru turisme nu va asigura garanția că accesul camioanelor la infrastructură se va îmbunătăți. În cazul cuplării celor două există pericolul ca grosul taxelor să fie suportat doar de camioane. Acest lucru este inacceptabil.

Este esențial **tratamentul egal al diferitelor moduri de transport:**

- În ceea ce privește **poluarea aerului la nivel local**, Comisia Europeană ar trebui să furnizeze informații clare cu privire la măsura în care căile ferate plătesc deja pentru poluarea aerului la nivel local pe care acestea o determină în prezent (taxare și/sau tarife). De exemplu, Directiva privind taxarea energiei 2003/96 prevede exceptarea totală sau parțială sau aplicarea unor valori reduse pentru accizele aplicate motorinei folosite pentru locomotive și informațiile limitate disponibile la nivelul Comisiei Europene indică faptul că transportul feroviar nu plătește, sau plătește taxe reduse în mod substanțial pentru motorină comparativ cu transportul rutier care, în general, nu beneficiază de exceptări de la sau de valori reduse ale accizei. În cazul în care transportul feroviar nu plătește pentru poluarea aerului la nivel local, nici transportul rutier nu ar trebui să plătească.

- Transportul rutier de marfă dorește să plătească costurile aferente zgomotului dar nu ar trebui să plătească aceste costuri în legătură cu zgomotul până când legislația europeană cu privire la combaterea zgomotului pentru modurile de transport concurente, cum este cazul transportului feroviar, nici cel rutier nu ar trebui să plătească mai mult decât aceste moduri de transport concurente (același principiu cu cel prevăzut în Directiva 2001/14, art. 7 alin. (5) privind taxarea infrastructurii feroviare). Transportul rutier de marfă nu ar trebui să plătească pentru zgomot dacă nici transportul nu o face.

Alte probleme importante care trebuie avute în vedere:

Când este folosit principiul „poluatorul plătește”, problema rămâne. Ar trebui realizată o analiză temeinică cost-beneficiu, bazată pe principiul Cheapest-Cost-Avoider (prevenirea efectelor cu costurile cele mai reduse pentru colectivitate) înainte de a se lua o decizie cu privire la modul cel mai eficient în care pot fi internalizate costurile externe.

Costurile cu CO₂ și accidentele nu ar trebui considerate ca și costuri externe care trebuie internalizate. Costurile cu CO₂ sunt deja acoperite prin taxarea combustibilului, iar accidentele sunt acoperite prin polițele de asigurare.

Trebuie să se garanteze faptul că se va asigura un tratament egal tuturor modurilor de transport marfă în ceea ce privește modul în care li se aplică taxarea utilizării infrastructurii și internalizarea costurilor externe. În prezent, pentru transportul feroviar există legislație la nivelul UE cu privire la internalizarea costurilor externe, însă sunt mari semne de întrebare cu privire la plata tuturor costurilor de către acesta. Un studiu recent privind acoperirea costurilor de infrastructură din Germania pentru anul 2007, realizat de Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), dovedește faptul că transportul feroviar de marfă nu acoperea decât 11% din costurile de infrastructură care îi reveneau. Pentru transportul rutier de marfă nu există legislație directă la nivelul UE, dar acesta deja plătește aceste costuri (în Germania până la 99% din ele). Comisia Europeană trebuie să dovedească transparență cu privire la cât de mult se plătește, de către cine și pentru ce înainte de a hotărî asupra oricăror taxe suplimentare, dacă este cazul.

Ar trebui să fie posibilă acordarea de reduceri nu doar pentru costurile de infrastructură ci și pentru costurile externe.

Vor fi necesare sisteme interoperabile de taxare pentru a se putea aplica în mod eficient perceperea taxelor legate de costurile de infrastructură și de cele externe. Astfel, statele membre ar trebui să grăbească implementarea Directivei 2004/52 și a Deciziei 2009/750 privind sistemul european de taxare electronică (EETS), pentru toate sistemele.

În speranța că solicitările UNTRR reflectă și poziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii care, după cum știm, urmărește sprijinirea transportatorilor români și dezvoltarea transporturilor din România, iar aceste propuneri vor sprijini Ministerul în formularea poziției României în cadrul forurilor europene, vă rog să primiți, Domnule Ministru, expresia deosebitei mele considerații.

Cu stimă,

Radu Dinescu
Secretar general



Intervenția privind EuRovinieta a mai fost făcută și la DI. Secretar de Stat în cadrul MTI, DI. Eusebiu Pistru, DI. Sorin Sîrbu, Director al Direcției Transport Rutier, precum și Comisiei de Dialog Social - MTI.

NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Nr.1077/07.05.2010

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Domnului Ministru Radu Berceanu



Stimate Domnule Ministru,

Am onoarea să vă informez asupra faptului că, în luna mai 2008, a fost deschis spre semnare protocolul adițional la Convenția privind contractul de transport rutier internațional de marfă referitor la introducerea scrisorii de trăsură electronice.

Acest protocol are ca scop reducerea sistemului existent bazat pe documente fizice și ar urma să aibă ca beneficiu principal sporirea relațiilor comerciale în sectoarele public și privat prin:

- Reducerea erorilor umane și a manipulărilor,
- Transferul mai rapid și mai eficient al informațiilor,
- Reducerea costurilor și a resurselor.

Având în vedere cele de mai sus și ținând cont de faptul că România este parte la Convenția CMR din 1973, că protocolul a fost deja semnat de opt țări și este deschis în continuare pentru aderare, precum și ca urmare a interesului transportatorilor rutieri români în acest protocol și în simplificarea procedurilor aferente contractelor de transport, vă rugăm, domnule Ministru, să aveți amabilitatea de a dispune analizarea acestui document și a inițierii demersurilor necesare pentru ca România să adere la acest protocol.

Considerând că prin aderarea la acest protocol România va face un pas înainte pe calea evoluției tehnologiei secolului XXI ceea ce va aduce beneficii atât sectorului public cât și celui privat, vă rog să primiți, domnule Ministru, asigurarea deosebitei mele considerațiuni.

Anexă: PROTOCOL ADIȚIONAL LA CONVENȚIA PRIVIND CONTRACTUL PENTRU TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI PE SOSELE (CMR) CU PRIVIRE LA SCRISOAREA DE TRASURA ELECTRONICA

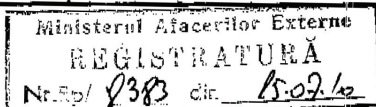
Cu deosebită stimă,


Secretar General,
*
Radu DINESCU





Nr.1696/14.07.2010



Domnului Teodor Baconschi
Ministru
Ministerul Afacerilor Externe

Stimate Doamnă Ministru,

Am onoarea să vă informez asupra faptului că, în luna mai 2008, a fost deschis spre semnare protocolul adițional la Convenția privind contractul de transport rutier internațional de marfă referitor la introducerea scrisorii de trăsură electronică.

Acest protocol are ca scop reducerea sistemului existent bazat pe documente fizice și ar urma să aibă ca beneficiu principal sporirea relațiilor comerciale în sectoarele public și privat prin:

- Reducerea erorilor umane și a manipulărilor,
- Transferul mai rapid și mai eficient al informațiilor,
- Reducerea costurilor și a resurselor.

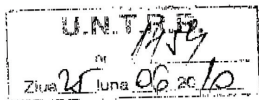
Având în vedere cele de mai sus și ținând cont de faptul că România este parte la Convenția CMR din 1972, că protocolul a fost deja semnat de opt țări și este deschis în continuare pentru aderare, precum și ca urmare a interesului transportatorilor rutieri români în utilizarea e-CMR și în simplificarea procedurilor aferente contractelor de transport, vă rugăm, domnule Ministru, să aveți amabilitatea de a dispune analizarea acestui document și inițierea demersurilor necesare pentru ca România să adere la acest protocol.

Considerând că prin aderarea la acest protocol România va face un pas înainte pe calea evoluției tehnologiei secolului XXI ceea ce va aduce beneficii atât sectorului public cât și celui privat, vă rog să primiți, domnule Ministru, asigurarea deosebitei mele considerațiuni.

Cu deosebită stimă,

Secretar General,
UNTRR
Radu DINESCU





GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

DIRECȚIA
TRANSPORT RUTIER

București 23/06/2010
Nr. 451/2236

Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din România

Domnului Constantin Isac - Președinte

Str. Ienachiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București, RO 040157
Telefon: 336.77.88; 337.48.53, fax: 335 48 25

Domnule Președinte,

Referitor la scrisoarea Dvs. nr. 1077/07.05.2010, adresată Domnului Ministru Radu Berceanu, prin care solicitați M.T.I. întreprinderea demersurilor necesare pentru semnarea, de către România, a *Protocolului Adițional la Contractul pentru Transportul Internațional de Mărfuri pe Șosele – CMR*, referitor la scrisoarea de trăsură electronică, vă informăm că am inițiat demersul respectiv.

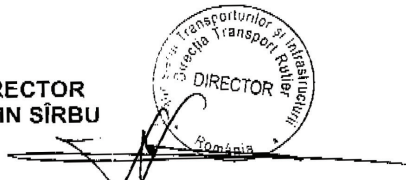
Demersul nostru a ținut seama de argumentele pe care le-ați prezentat în scrisoarea Dvs., prin care subliniați avantajele scrisorii de trăsură electronică în transportul rutier internațional, anume: reducerea erorilor umane în procesul de întocmire a documentului CMR, rapiditatea întocmirii formularului respectiv, transferul mai rapid al informațiilor privitoare la expedițiile rutiere precum și reducerea costurilor legate de întocmirea și transmiterea documentului CMR.

În acest sens, am solicitat Direcției Generale Afaceri Europene și Relații Internaționale din cadrul M.T.I. să întreprindă demersurile specifice necesare pentru semnarea Protocolului respectiv, astfel încât România să se poată alătura celor 3 state care au ratificat deja, pe teritoriul lor, Protocolul menționat. Vă vom ține la curent cu etapele parcurse de acest demers pentru finalizarea sa.

Totodată, vă solicităm sprijinul în toate etapele legate de implementarea acestui proiect.

Apreciind, în mod deosebit, cooperarea și sprijinul Dvs permanent, vă rog să primiți, Dle Președinte, considerația mea.

DIRECTOR
SORIN SÎRBU





COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

Bdul. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București, 010873

Tel.: (+4 021) 318.66.00, Fax: (+4 021) 312.09.84,

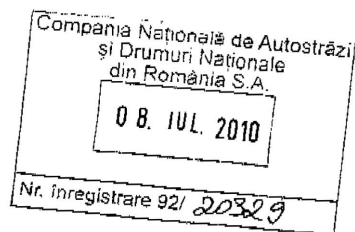
Email: office@andnet.ro.

CUI 16054388; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 RON

DIRECȚIA INCASARI VENITURI PROPRII

Serviciul Contracte și Valorificare Resurse Vignete/AST

☎ 021/2643262 ; 📠 021/3186650 ; ✉ autorizatii@andnet.ro



Către,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

În atenția,

Domnului Radu DINESCU – Secretar General

Ref: actul dumneavoastră nr. 1062/05.05.2010

Urmare actului dumneavoastră nr. 1062/05.05.2010, înregistrat la CNADNR - SA sub nr. 92/20329/05.05.2010, prin care ne-ați informat despre blocarea transporturilor rutiere cu vehicule destinate transportului de vehicule având o lungime de 21,15m, și ne-ați solicitat a continua aplicarea prevederilor OMT nr. 245/2008 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA, cu modificările și completările ulterioare, va precizăm următoarele aspecte:

Dispozițiile art. 41 alin.1 și alin. 2 din OG nr. 43/1997, republicată, privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, prevăd următoarele:

“(1) Este interzisă efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, denumită în continuare AST, eliberată, fără discriminare, de administratorul drumului pe care se efectuează transportul, în condițiile stabilite prin ordin

comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului administrației și internelor.”

Potrivit dispozițiilor art. 41 alin. (4) AST se eliberează numai pentru efectuarea transportului cu vehicule:

a) a căror încărcătură este indivizibilă. Prin încărcătură indivizibilă se înțelege încărcătura care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără cheltuieli nejustificate sau fără riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor și masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un tren rutier sau un vehicul articulat astfel încât acesta să respecte masele și/sau dimensiunile maxime admise;

b) fără încărcătură, care depășesc constructiv masele și/sau dimensiunile maxime admise.”

Dispozițiile pct. E lit. (c) și (d) din Nota la Anexa nr. 1 la OMT nr. 245/2008 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, cu modificările și completările ulterioare (OMT nr. 245/2008 a fost modificat prin OMT nr. 496/28.06.2010, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 458/05.07.2010, și intra în vigoare în 15 zile de la data publicării), prevăd următoarele:

“E. Tarifarca pentru depășirea dimensiunilor maxime admise

c) AST eliberată pentru depășirea constructivă a lungimii maxime admisa este valabilă chiar dacă transportul, inclusiv încărcătura, depășește lungimea înscrisă în AST, cu condiția ca aceasta să se încadreze în intervalul tarifar pentru care a fost eliberată AST, indiferent de încărcătura transportată.

d) În cazul în care dimensiunile se determină cu ocazia controlului și se constată o depășire a dimensiunilor maxime admise cu până la: 0,05 m, aceste transporturi sunt considerate a se încadra în limitele maxime admise.”

Cu stima,

DIRECTOR GENERAL
Dorina TIRON



DIRECTOR,
Lucian CALMUS

Calmus

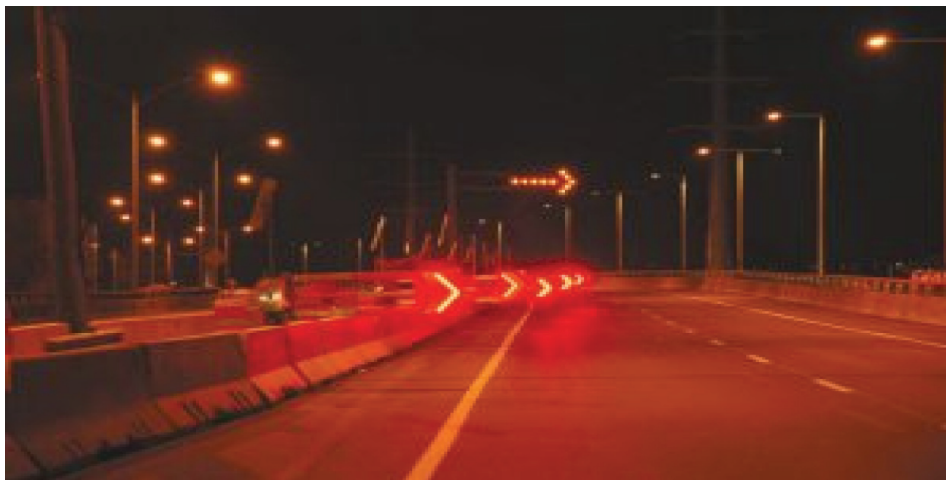
Serviciul CVR VIGNETE/AST
Întocmit: Florentin SOBRE
Semnătura: *[Signature]*

Avizat Șef Serviciu Florin BUZATU
Semnătura: *[Signature]*

ZONĂ DE SIGURANȚĂ

David Crawford investighează evoluția în zona cheie de siguranță – zonele în lucru

Sistemul SwiftGate de la Versilis operând pe timpul nopții în Canada



Siguranța zonelor în care se lucrează pe autostradă este considerată suficient de importantă în SUA pentru a i se acorda, în primăvară, o Săptămână națională specială de Conștientizare privind Zonele de Lucru care, în anul 2010, s-a desfășurat în perioada 19-23 aprilie.

Condusă de Administrația Federală pentru Autostrăzi a Departamentului Transporturilor din Statelor Unite (FHWA), acesta are ca scop să reducă nivelul anual al deceselor din zonele în lucru - 720 în 2008 (o medie de un deces la fiecare 10 ore) cu mai mult de 40.000 răniți în trafic (o medie de un rănit la fiecare 13 minute).

În anul 2010 s-a pus accentul pe conducerea neatentă din jurul zonelor de lucru. Printre activitățile comune care distrag atenția cele mai des înregistrate de Administrația Națională pentru Siguranța Traficului pe Autostrăzi din Statele Unite (NHTSA) sunt utilizarea telefonului

mobil, a unui PDA sau a unui sistem de navigare -, evidențindu-se riscurile care contrabalansează beneficiile utilizării tehnologiilor moderne de comunicare în interiorul vehiculelor.

Pe termen lung, Administrația pune accent pe importanța planificării preliminare detaliate a lucrărilor de construcții de drumuri. Tracy Scriba, care conduce echipa FHWA pentru Mobilitatea și Siguranța în Zonele de Lucru în cadrul ITS, subliniază importanța faptului ca administrațiile de drumuri să înțeleagă pe deplin impactul posibil al zonelor de lucru din cadrul proiectelor și ia măsuri premergătoare adecvate pentru a le gestiona.

Cheia, spune ea, este utilizarea instrumentelor corespunzătoare de modelare și simulare pentru a efectua analize eficiente: "Rezultatele analizei impactului zonelor de lucru pot ajuta o agenție să-și îmbunătățească deciziile,

precum și la înțelegerea globală cu privire la aspectele deciziilor sale legate de la mobilitate, problemele financiare, de mediu, de siguranță și de costul de utilizare".

FHWA a publicat în prezent o serie de ghiduri, special concepute pentru a ajuta agențiile să utilizeze instrumentele pentru a dezvolta Planuri de Gestionare a Transportului realiste și realizabile (PGT). Analiza de impact în zona de lucru, subliniază Scriba, poate implica analiza la nivel înalt, calitativă, pentru unele proiecte și o analiză detaliată, cantitativă pentru altele. Considerentele principale includ: impactul mobilității și siguranței atât la nivel de coridor cât și la nivel de rețea; impactul combinat al proiectelor concurente din imediata apropiere, precum și impactul asupra căilor de evacuare de urgență.

ROLUL ATSSA

Un rol important îl joacă alături de FHWA și **Asociația Americană pentru Servicii privind Siguranța Traficului (ATSSA)** care, în 2009, a editat un nou Manual privind Instrumentele de Control Uniform al Traficului (MUTCD). În februarie 2010, ea a înmănat ultimele sale Premii pentru Inovare expozanților la cea de-a 40-a Convenție Anuală și Expo Trafic, din San Antonio, Texas, care ilustrează unele din ideile noi care sunt pe cale de a fi aplicate în domeniul siguranței pe autostrăzile din America de Nord.

Unul din câștigători a fost filiala din Texas a companiei croate Telegra, pentru produsul său Matricea cu LED-uri pentru afișarea vitezei variabile (LED Variable Speed Matrix). Acesta a fost dezvoltat pentru a oferi atenționări privind viteza exactă a vehiculului, fiind dotată cu o stație de

alimentare mobilă pentru utilizarea în zonele de lucru.

Sistemul său optic permite diferite opțiuni, inclusiv aprinderea intermitentă a LED-urilor în culoarea roșie atunci când șoferul depășește limita de viteză raportat la o valoare prestabilită, sau lumini stroboscopice care indică orice depășire a limitei de viteză.

Un alt câștigător a fost firma Versilis cu sediul central la Montreal, Canada. Modulele sale SwiftGate formate din bariere pivotante telecomandate, alimentate cu energie solară, creează un șir de obstacole continuu, atunci când sunt activate, în vederea încetinerii traficului. Sistemul, care poate fi controlat printr-o unitate RF, un telefon mobil sau o aplicație web, este în prezent operațional pe autostrada A-13 din Montreal.

Înainte de instalarea sistemului, lucrătorii pe de autostradă trebuia să închidă manual o bandă de circulație de patru ori într-o zi pentru a deplasa banda mediană a Podului Louis Bisson, pe un tronson de drum în curbă pe care circulau vehicule cu 100km/h sau mai mult. Compania susține că activarea poate fi realizată acum în 5 minute.

PROGRAMELE DE STAT

Toate Statele americane au propriile programe de siguranță pentru zonele de lucru. Unul din cele mai active în domeniul aplicațiilor ITS este Departamentul Transporturilor din Virginia (VDOT), care gestionează al treilea mare sistem de drumuri naționale din Statele Unite.

El și-a creat deja propria versiune a MUTCD pentru a include cerințe mai



Unul dintre cele mai active state americane atunci când vine vorba aplicații ITS în zonele de lucru, Virginia și-a elaborat propria versiune a Manualului ATSSA privind Instrumentele de Control Uniform al Traficului.

stricte pentru gestionarea temporară a traficului. „Utilizarea unor dispozitive de control al traficului mai mari, mai vizibile și la distanțe mai mici unele de altele joacă un rol important în reducerea numărului de accidente cu care ne confruntăm în fiecare an în zonele de lucru” a declarat Marshall Barnhill de la VDOT pentru ITS International.

Obiectivul VDOT este reducerea accidentelor în zonele de lucru la sub 2.000 pe an și a deceselor la zero pe an. Printre recente aplicații ale tehnologiei ITS, s-a realizat una dintre primele instalații cu Limite de Viteză Variabile (VSL) într-o zonă de lucru în cadrul proiectului podului Woodrow Wilson, foarte complex, desfășurat pe parcursul mai multor ani, în lungime de 13 km din Virginia de Nord/Washington, DC.

Sistemul evaluează în mod constant condițiile de trafic cu ajutorul senzorilor din asfalt și folosește un algoritm pentru a stabili limitele optime de viteză, care se schimbă automat ca răspuns la fluxurile de trafic, și sunt afișate pe panouri cu mesaje variabile. Utilizat inițial numai atunci când lucrările necesitau închiderea benzii,

programul VSL a fost extins în mai 2009 la utilizare permanentă.

Un raport recent al Consiliului de Cercetare pentru Transporturi din Virginia privind eficiența VSL recomandă ca VDOT să continue folosirea tehnologiei, dar „să examineze cu atenție” problemele care țin de proiectarea algoritmului și amplasarea indicatoarelor VSL. Analizele cost/beneficiu ale acestora indică faptul că tehnologia poate fi mai potrivită pentru aplicații pe termen lung.

PROIECTE EUROPENE

Recunoscând valoarea experienței internaționale, Agenția pentru Autostrăzi din Marea Britanie (HA), care gestionează 8.000 km de autostradă și rețeaua principală de drumuri din Anglia, urmează să publice un raport cu privire la relevanța bunelor practici din alte țări, elaborat pentru aceasta de către compania de consultanță în transporturi TRL din Marea Britanie. Noua Strategie a Agenției privind Siguranța rutieră, publicată în noiembrie 2009, subliniază importanța eliminării unui număr cât mai mare posibil de lucrători de pe partea carosabilă, având ca obiectiv

pentru 2016 „Expunerea Zero ”.

Este planificată, de exemplu, utilizarea mai mare a semnalizării electronice, pentru a evita necesitatea utilizării de echipamente rutiere, care trebuie să fie amplasate fizic. Mai exact, explorează, în lumina practicii scoțiene și galeze, un domeniu de aplicare pentru o gamă mai largă de semne pentru mesaje variabile (pentru a comunica participanților la trafic când se găsesc lucrători pe carosabil).

De asemenea, este disponibilă acum o versiune cu desfășurare rapidă a sistemului de camere video pentru viteza medie a Companiei britanice de Servicii de Verificare Rapidă a Vitezei SPECS (SPECS-RD), pe care TRL l-a testat cu succes pe autostrăzile în West Midlands. HA îl vede ca un potențial factor de încetinire, de exemplu, în zonele de lucru pe termen scurt unde instalarea unor echipamente complete de monitorizare a vitezei nu ar fi economică.

Un nou instrument de sprijin în luarea deciziilor al companiei TRL de interes pentru HA este Monitorizarea Traficului prin GPS (GPS TV), care poate utiliza informațiile privind viteza și locația pentru a permite evaluarea impactului lucrărilor rutiere prin furnizarea de imagini vizuale familiare utilizatorilor. „Acest lucru poate fi foarte util în localizarea locurilor unui potențial accident atunci când fluxul de date nu este disponibil”, a declarat Iain Rillie de la TRL pentru ITS International. În Suedia, în luna iunie 2010 a avut loc lansarea primului produs de e-Siguranță Rutieră (ERS), un sistem de informații și de avertizare cu privire la lucrările rutiere bazat pe identificarea și localizarea personalului de exploatare și a echipamentului. Compania suedeză ITS VTS, care deține

și va lansa pe piață ERS-ul, l-a dezvoltat în colaborare cu furnizorul de întreținere a drumurilor Svevia și cu sprijinul Administrației suedeze a drumurilor.

„Noi recunoaștem”, a declarat Urban Ericsson, coordonatorul ITS & C&D pentru Siguranța Traficului al Svevia, „că abordarea pentru zonele importante de construcții rutiere este adesea de a construi un mediu de trafic fizic care să prevină excesul de viteză. În cazul în care acest lucru nu este posibil avem, totuși, nevoie de un produs ITS complementar”. Ca aplicații tipice, el vizează construcția de senzori giratorii, reparații de poduri sau deplasările echipamentelor pentru turnarea îmbrăcăminților rutiere din beton. ERS folosește unități radar pentru măsurarea vitezei și identificarea tipului de vehicul care se apropie de zona de lucru, de la un punct aflat între 200 și 300 m în amonte. În cazul în care vehiculul se mișcă prea repede, sau este un vehicul mare de transport marfă (creând riscul de aspirație în apropierea limitei zonei de lucru), sistemul avertizează constructorii prin intermediul unei brățări care vibrează sau al unei benzi aplicate pe spate (în funcție de situație și alegere), sistem proiectat pentru a depăși problema zgomotului din șantier.

La aproximativ 50 m în amonte, un al doilea radar reverifică vehiculul. Dacă acesta încă se deplasează prea repede, lucrătorii primesc un al doilea avertisment în timp ce sistemul activează de asemenea un mesaj de avertizare pentru conducătorii auto „DU KÖR FÖR FORT” („Conduceți prea repede”).

În zona de lucru, se măsoară apoi viteza vehiculului pentru a treia oară, cu această ocazie din spate, și, dacă încă merge prea

repede, se activează un al doilea semnal de avertizare pentru conducătorii auto. ERS poziționează constructorii (și echipamentele), folosind un sistem local de înaltă precizie. „Noi nu folosim GPS-ul, deoarece precizia acestuia este prea mică”, spune Ericsson. „Dar, ca un pas ulterior, vom evalua noua rețea Galileo a UE pentru a vedea dacă aceasta este suficient de precisă.”

În Germania, proiectul finanțat de guvern în 2008-2012 Mobilitate Sigură și Inteligentă - Teren de Încercare Germania (SIM-TD) include dezvoltarea unui sistem de informații și navigare privind lucrările

rutiere în într-o gamă largă de comunicații car-to-x. Daimler AG, șeful proiectului, subliniază rolul sistemelor moderne cu senzori în analiza zonei din jurul vehiculelor și transmisia către conducătorii auto a mai multor avertismente utile pentru a evita coliziunile.

Într-un scenariu privind drumurile rurale - unul dintre cele trei care se bazează pe tipurile specifice de autostrăzi - accentul este pus pe testarea a sistemelor de avertizare cu privire la obstacole și a informațiilor privind șantierele de construcții.

SURSA: ITS INTERNATIONAL MAI/IUNIE 2010



DRUMUL SUCCESULUI E MEREU ÎN CONSTRUCȚIE!

ROAD TO SUCCESS IS ALWAYS UNDER CONSTRUCTION!

ПУТЬ К УСПЕХУ ВСЕГДА В СТАДИИ РАЗРАБОТКИ!

BURSA TRANSPORTURILOR DE MĂRFURI

Sistem informațional de gestiune a transporturilor interne și internaționale ce permite schimbul de informații în timp real dintre transportatori și persoanele deținătoare de mărfuri. Sistemul permite accesul gratuit la informații atât membrilor înregistrați, cât și vizitatorilor.

Биржа международных грузоперевозок

Информационная система внутренних и международных грузовых перевозок, которая позволяет в режиме реального времени осуществлять обмен информацией между перевозчиками и заказчиками. Система обеспечивает бесплатный доступ к информации, как для зарегистрированных пользователей, так и посетителям.

EXCHANGE OF GOODS TRANSPORT

Management information system domestic and international transport that allows sharing real - time information between carriers and hold those goods. The system allows free access to information Registered members of both visitors as well.

WWW.EXIM.MD

Informații statistice

TRANSPORTUL DE PASAGERI ȘI MĂRFURI PE MODURI DE TRANSPORT, ÎN TRIMESTRUL I 2010

Sectorul transporturilor continuă să reprezinte o ramură importantă a economiei și deschide noi perspective pentru transportul pasagerilor și mărfurilor prin utilizarea diferitelor moduri de transport, în mod separat și combinat, pentru a atinge un înalt grad de mobilitate a pasagerilor și mărfurilor.

Transportul de mărfuri impulsionează schimburile comerciale și creșterea economică. Pe moduri de transport, transportul rutier s-a dovedit a fi mijlocul de transport cel mai flexibil și eficace. Rezultatele obținute în urma eforturilor de transferare a traficului spre celelalte moduri de transport nu au fost însemnate. Se încearcă optimizarea distanțelor parcurse cu încărcătură, fiind tot mai rare cazurile de distanțe parcurse în gol.

Transportul de pasageri

În trimestrul I 2010, comparativ cu trimestrul I anul precedent, cu excepția transportului aerian, toate celelalte moduri de transport au înregistrat o evoluție negativă atât la numărul de pasageri transportați, cât și la parcursul acestora.

Transportul de pasageri a înregistrat un număr de 552,7 milioane pasageri transportați în transportul public local, 399,2 milioane pasageri în transportul cu autoturisme și 77,2 milioane pasageri în transportul interurban și internațional.

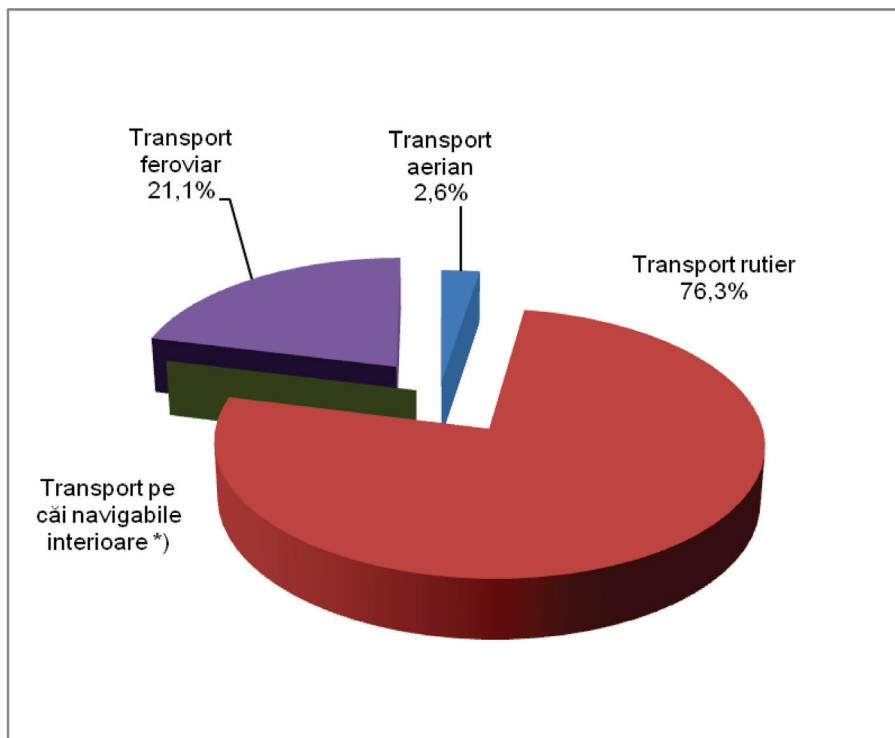
Transportul interurban și internațional de pasageri

În trimestrul I 2010 au fost transportați în total 77,2 milioane pasageri, din care 3,0% au fost înregistrați în transportul internațional de pasageri; transportul rutier deține cea mai mare pondere (76,3%), urmat fiind de transportul feroviar (21,1%), (graficul nr.1).

Transportul rutier a înregistrat la indicatorii pasageri transportați și parcursul acestora scăderi față de trimestrul I anul precedent, astfel numărul de pasageri transportați a scăzut cu 10,2%, iar parcursul pasagerilor cu 8,7%.

➤ *Transportul rutier - principalul mod de asigurare a mobilității persoanelor.*

Graficul nr.1 **Pasageri transportați în trimestrul I 2010**



*) sub 0,05%

Transportul de mărfuri

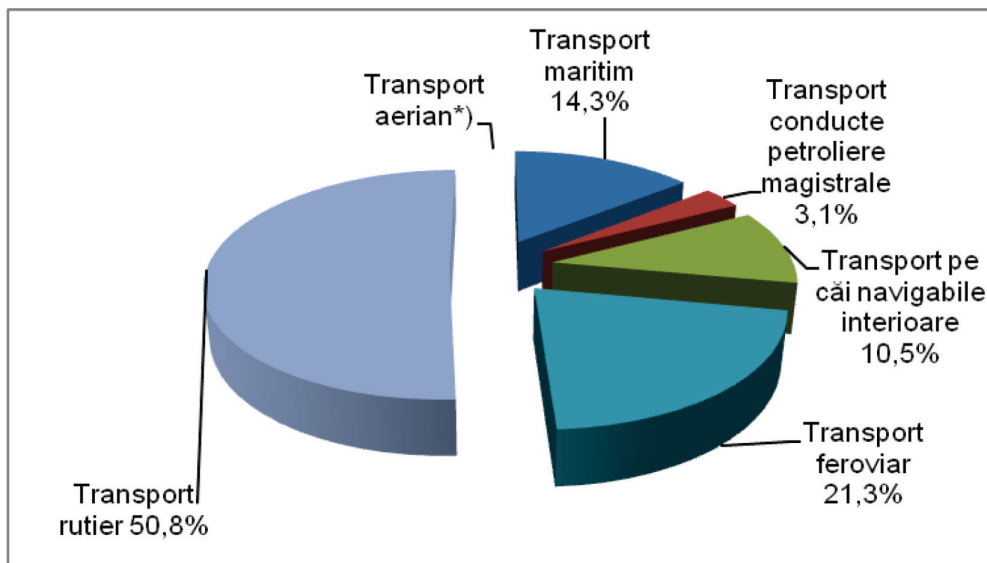
- *Evoluție pozitivă atât la volumul mărfurilor transportate, cât și la parcursul mărfurilor s-a înregistrat în transportul feroviar.*

În trimestrul I 2010, volumul mărfurilor transportate de operatorii de transport a înregistrat creșteri față de trimestrul I anul precedent, în transportul aerian și feroviar. Dominante au fost modurile de transport rutier (50,8%) și feroviar (21,3%). Flexibilitatea mai mare a transportului rutier a condus la înregistrarea celei mai însemnate ponderi în total transport de mărfuri.

Transportul rutier de mărfuri realizat de operatorii care au licență de transport a scăzut cu 41,3% în ceea ce privește volumul mărfurilor transportate. Din totalul de 28636,0 mii tone mărfuri transportate, 26294,0 mii tone au fost operate în transportul național. Volumul mărfurilor transportate în transportul național a scăzut cu 43,4% față de trimestrul I 2009.

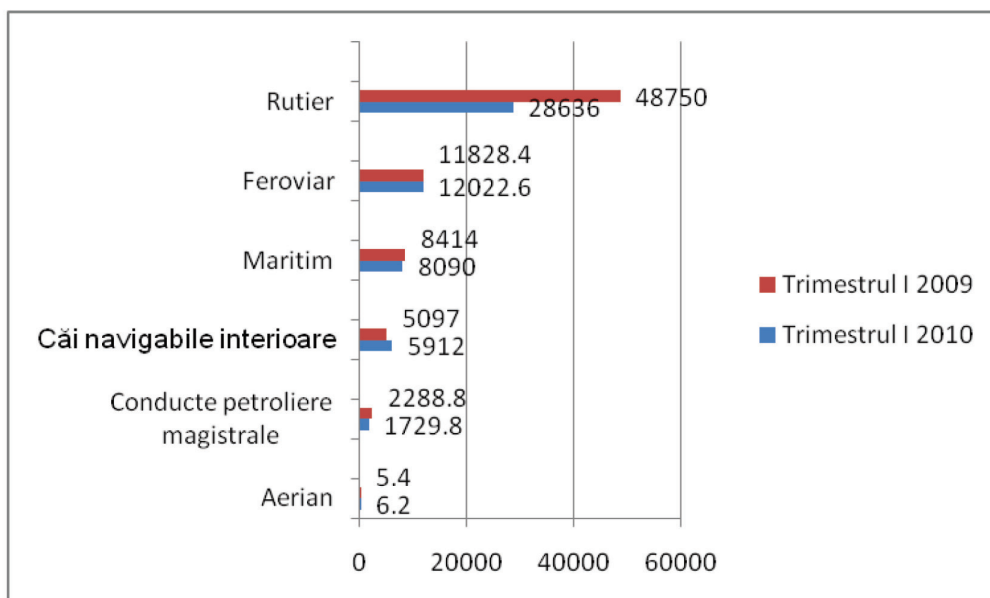
Pe total transport rutier, parcursul mărfurilor a scăzut cu 17,0% față de trimestrul I anul precedent. În transportul național, parcursul mărfurilor a scăzut cu 26,4% față de trimestrul I 2009.

Graficul nr.2 **Mărfuri transportate în trimestrul I 2010**

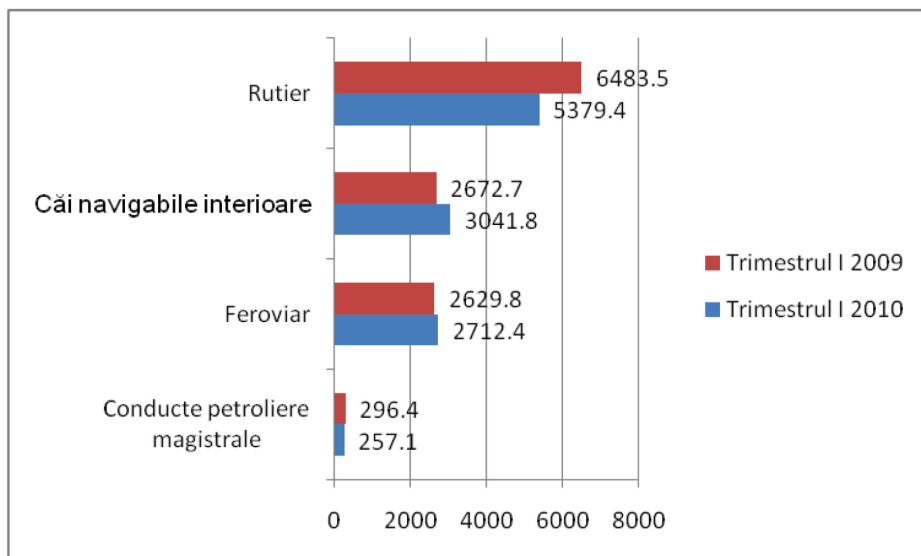


*) sub 0,05

Graficul nr.3 **Mărfurile transportate pe moduri de transport, în trimestrul I 2009 – 2010**

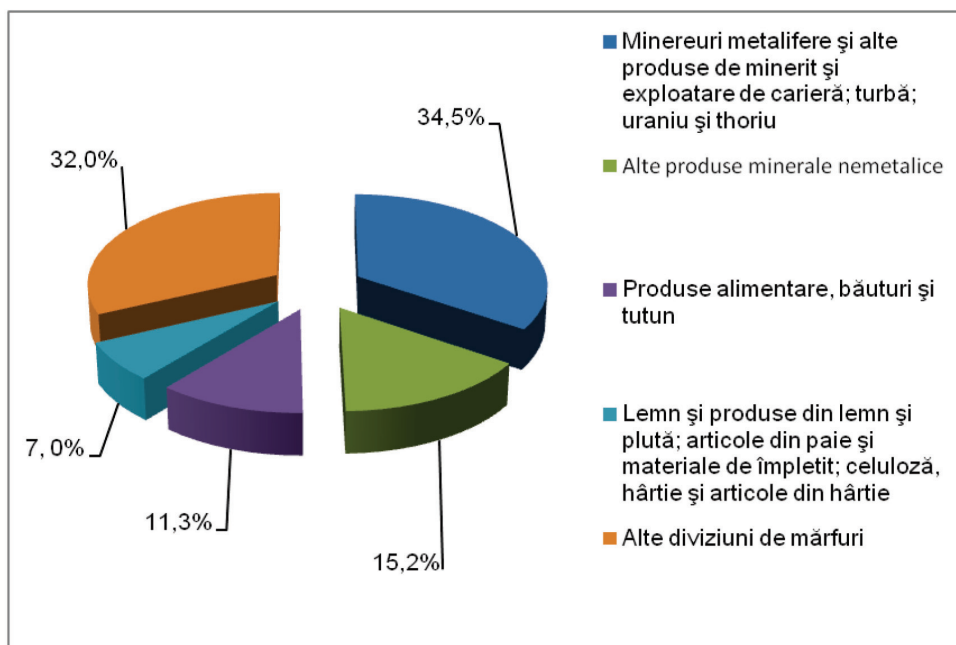


Graficul nr.4 **Parcursul mărfurilor pe moduri de transport, în trimestrul I 2009 - 2010**
- milioane tone-km –



În trimestrul I 2010, în transportul rutier în flux național, 42,9% din volumul mărfurilor au fost transportate pe distanțe mici, între 1-49 km, în timp ce 30,2% pe distanțe cuprinse între 50-149 km. Pe distanțe de peste 150 km au fost transportate 26,9% din totalul mărfurilor operate de transportatori.

Graficul nr.5 **Transportul rutier pe diviziuni de mărfuri transportate**



În transportul rutier, diviziunile de mărfuri cu cele mai mari ponderi în totalul mărfurilor transportate au fost: **minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (34,5%), alte produse minerale nemetalice (15,2%) și produse alimentare, băuturi și tutun (11,3%),** (graficul nr.7). În ceea ce privește parcursul mărfurilor, 16,6% din total a fost reprezentată de diviziunea **mărfuri grupate: un amestec de mărfuri grupate transportate împreună** și 13,5% de **produse alimentare, băuturi și tutun**. Aceste variații între ponderile principalelor diviziuni de produse în total mărfuri transportate și în total parcurs apar ca urmare a distanțelor diferite pe care sunt transportate mărfurile, astfel: materialele de construcții sunt transportate pe distanțe scurte și dețin ponderea cea mai mare în total mărfuri transportate, iar produsele industriei prelucrătoare pe distanțe lungi și dețin ponderea în total parcurs.

- *În trimestrul I 2010, în transportul rutier de mărfuri, mărfurile transportate în cont propriu au reprezentat 68,6% din total, iar contra plată 31,4%. În ceea ce privește transportul de mărfuri pe destinații, 91,8% din total s-a înregistrat în transportul național și numai 8,2% în transportul internațional (inclusiv tranzitul).*

În transportul rutier internațional de mărfuri, 95,4% din totalul mărfurilor descărcate au provenit din State Membre ale UE, în timp ce 92,4% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație State Membre UE. Cele mai mari cantități de mărfuri au provenit din Germania (25,5%), Italia (13,7%) și Franța (13,6%), iar în ceea ce privește volumul mărfurilor încărcate, 22,8% au avut ca destinație Germania, 12,6% Italia și 11,4% Franța.

Din totalul mărfurilor transportate pe rute internaționale, care reprezintă 2.342 mii tone, mărfurile încărcate au deținut 42,5%, cele descărcate 38,7%, iar tranzitul 18,8%.

Capacitatea de transport public local de pasageri

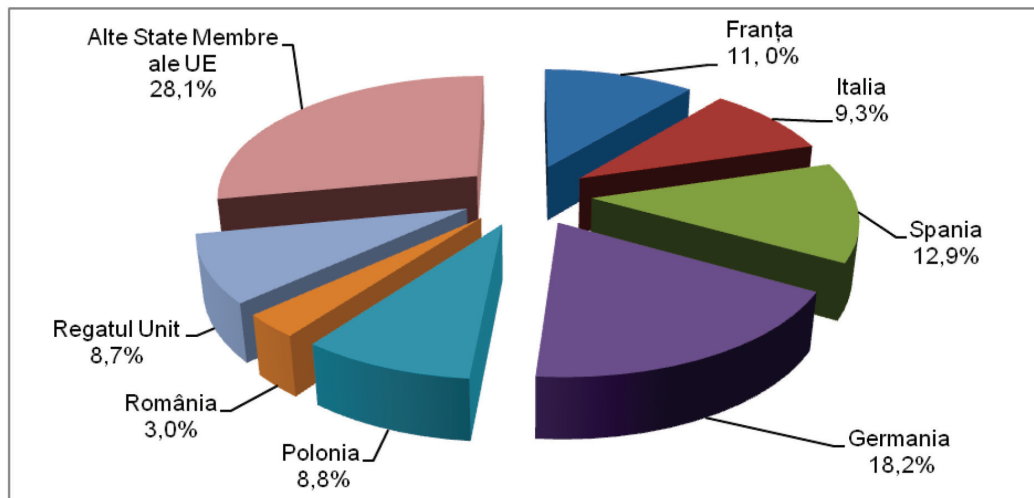
- *Capacitatea de transport a vehiculelor pentru transportul public local de pasageri a înregistrat o evoluție negativă, comparativ cu trimestrul I 2009.*

Capacitatea de transport a vehiculelor pentru transportul public local de pasageri a fost de 9262,5 milioane locuri-km oferite, înregistrând o scădere cu 0,3% față de trimestrul I anul precedent, ca urmare a scăderii semnificative a capacității de transport pentru transportul pasagerilor cu troleibuze (cu 16,7%), în special ca urmare a desființării transportului cu troleibuze în municipiul Sibiu.

Indicele de utilizare a locurilor-km oferite a fost de 38,1% pentru transportul public local de pasageri (inferior cu 2,3 puncte procentuale față de cel înregistrat în trimestrul I 2009).

COMPARAȚIE INTERNAȚIONALĂ

Graficul nr.6 **Parcursul mărfurilor în transportul rutier, în Statele Membre ale Uniunii Europene, în anul 2008**



Sursa datelor: Comisia Europeană - Direcția Generală Energie, Direcția Generală Mobilitate și Transport și Direcția Generală Eurostat - Publicația "Energie și Transport, 2010".

Conform datelor statistice publicate de Comisia Europeană, în anul 2008, patru State Membre, respectiv Germania, Spania, Franța și Italia, au înregistrat 51,4% din valoarea parcursului total al mărfurilor transportate pe cale rutieră în Uniunea Europeană (graficul nr.11).

TRANSPORTUL DE PASAGERI, PE MODURI DE TRANSPORT ȘI DESTINAȚII, ÎN TRIMESTRUL I 2010

	Trimestrul I 2010	Trimestrul I 2010 în % față de trimestrul I 2009
A	1	2
PASAGERI TRANSPORTAȚI - mii pasageri -		
TRANSPORT RUTIER- TOTAL	58849,5	89,8
- național	58305,5	89,7
- internațional	544,0	99,4

**TRANSPORTUL DE PASAGERI, PE MODURI DE TRANSPORT ȘI DESTINAȚII,
ÎN TRIMESTRUL I 2010**

	Trimestrul I 2010	Trimestrul I 2010 în % față de trimestrul I 2009
A	1	2
PARCURSUL PASAGERILOR - mii pasageri-km -		
TRANSPORT RUTIER- TOTAL	3657490,4	91,3
- național	2750895,5	85,9
- internațional	906594,9	112,8

**TRANSPORTUL DE MĂRFURI, PE MODURI DE TRANSPORT ȘI DESTINAȚII,
ÎN TRIMESTRUL I 2010**

	Trimestrul I 2010	Trimestrul I 2010 în % față de trimestrul I 2009
A	1	2
TRANSPORT RUTIER - mii tone -	28636,0	58,7
- transport național	26294,0	56,6
- transport internațional	1903,0	105,1
- tranzit	439,0	95,4

**TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI, PE FORME DE PROPRIETATE,
ÎN TRIMESTRUL I 2010**

	Mărfuri transportate Mii tone	Parcursul mărfurilor Mii tone-km	Distanța medie Km
A	1	2	3
TOTAL	28636	5379371	187,9
- integrală de stat	389	6640	17,1
- majoritară de stat	38	3076	80,9
- majoritară privată	2290	70249	30,7
- integral privată	24378	4706523	193,1
- integral străină	1363	583366	428,0
- publică de interes național și local	178	9517	53,5

Notă: Formele de proprietate se stabilesc după forma de proprietate a operatorului de transport (proprietarul autovehiculului).

TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI, PE FELURI DE TRANSPORT ȘI DESTINAȚII, ÎN TRIMESTRUL I 2010

	Cont propriu	Contra plată	Total
A	1	2	3
MĂRFURI TRANSPORTATE TOTAL - mii tone -	19650	8986	28636
Transport național	19208	7086	26294
Transport internațional din total:	442	1900	2342
- descărcări	150	757	907
- încărcări	223	773	996
- tranzit	69	370	439
PARCURSUL MĂRFURILOR			
TOTAL - mii tone-km -	1826771	3552600	5379371
Transport național	1264564	886196	2150760
Transport internațional din total:	562207	2666404	3228611
- descărcări	208587	1171783	1380370
- încărcări	296355	1212225	1508580
- tranzit	57265	282396	339661
PARCURSUL VEHICULELOR TOTAL - mii km -	204847	258631	463478
Transport național	164329	80451	244780
Transport internațional din total:	40518	178180	218698
- descărcări	11484	71390	82874
- încărcări	23925	80259	104184
- tranzit	5109	26531	31640

EXTRAS

Furnizarea informațiilor privind deficitul și datoria pentru
2009 – 1a notificare

Deficitul public din zona euro și respectiv a UE27 de 6,3% și 6,8% din PIB Datoria publică la 78,7% și 73,6%

Deficitul public și datoria publică s-au accentuat în 2009 față de 2008, în timp ce zona euro (ZE16) cât și în UE27, în timp ce PIB-ul s-a diminuat. În zona euro, raptul deficitului public în raport cu PIB-ul a crescut, trecând de la 2,0% în 2008 la 6,3% în 2009, și în UE27 de la 2,3% la 6,8%. Raportul datoriei public în raport cu PIB-ul a crescut în zona euro, de la 69,4% la sfârșitul anului 2008 la 78,7% la sfârșitul anului 2009, și în UE27, de la 61,6% la 73,6%.

		2006	2007	2008	2009
Zone euro (ZE16)					
PIB pm	(milioane euro)	8 553 600	9 003 902	9 258 895	8 977 933
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-112 048	-55 723	-181 176	-565 111
	(% din PIB)	-1,3	-0,6	-2,0	-6,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	46,7	46,0	46,8	50,7
Venituri publice	(% din PIB)	45,3	45,4	44,9	44,4
Datoria publică	(milioane euro)	5 842 888	5 940 433	6 424 615	7 062 625
	(% din PIB)	68,3	66,0	69,4	78,7
UE27					
PIB pm	(milioane euro)	11 682 471	12 364 567	12 500 094	11 804 734
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-167 687	-103 584	-285 685	-801 866
	(% din PIB)	-1,4	-0,8	-2,3	-6,8
Cheltuieli publice	(% din PIB)	46,3	45,7	46,9	50,7
Venituri publice	(% din PIB)	44,9	44,9	44,6	44,0
Datoria publică	(milioane euro)	7 172 706	7 265 256	7 697 027	8 690 304
	(% din PIB)	61,4	58,8	61,6	73,6

În 2009, deficitul public cel mai ridicat, în raport cu PIB-ul, au fost observate în Irlanda (-14,3%), în Grecia (-13,6%), în Regatul Unit al Marii Britanii (-11,5%), în Spania (-11,2%), în Portugalia (-9,4%), în Letonia (-9,0%), în Lituania (-8,9%), în România (-8,3%), în Franța (-7,5%) și în Polonia (-7,1%). Nici un stat membru nu a înregistrat un excedent public în 2009. Cele mai slabe deficite au fost înregistrate în Suedia (-0,5%), în Luxemburg (-0,7%) și în Estonia (-1,7%). Per total, douăzeci și cinci state membre au înregistrat o deteriorare a soldului lor public exprimat în procent din PIB în 2009 în raport cu 2008, și două (Estonia și Malta) o îmbunătățire.

La sfârșitul anului 2009, cele mai scăzute niveluri ale datoriei publice în raport cu PIB-ul au fost înregistrate în Estonia (7,2%), în Luxemburg (14,5%), în Bulgaria (14,8%), în România (23,7%), în Lituania (29,3%) și în Republica Cehă (35,4%). Douăsprezece state membre au afișat un raport al datoriei publice superior la 60% din PIB în 2009: Italia (115,8%), Grecia (115,1%), Belgia (96,7%), Ungaria (78,3%), Franța (77,6%), Portugalia (76,8%), Germania (73,2%), Malta (69,1%), Regatul Unit al Marii Britanii (68,1%), Austria (66,5%), Irlanda (64,0%) și Olanda (60,9%).

În 2009, cheltuielile publice în zona euro au reprezentat 50,7% din PIB și veniturile publice 44,4%. În UE27, ele au fost respectiv de 50,7% și 44,0%. Între 2008 și 2009, raportul cheltuielilor publice a crescut în cele două zone, în timp ce raportul veniturilor publice s-a diminuat.

În prezentul comunicat de presă, Eurostat, biroul statistic al Uniunii Europene, furnizează informații referitoare la deficitul și datoria administrațiilor publice, bazate pe cifrele declarate de statele membre în cadrul primei notificări din 2010 pentru anii 2006 - 2009 în vederea aplicării procedurii privind deficitele excesive. Această notificare se bazează pe sistemul contabilității naționale SEC 95. Prezentul comunicat de presă include de asemenea informații privind cheltuielile și veniturile administrațiilor publice, precum și o anexă prezentând principalele revizurii de la comunicatul de presă din octombrie 2009.

PIB, deficit/excedent și datoria în UE (în monedă națională)

		2006	2007	2008	2009
Belgia					
PIB pm	(milioane euro)	318 193	334 948	344 676	337 758
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	814	-661	-4 061	-20 187
	(% din PIB)	0,3	-0,2	-1,2	-6,0
Cheltuieli publice	(% din PIB)	48,6	48,4	50,0	54,2
Venituri publice	(% din PIB)	48,7	48,2	48,8	48,2
Datoria publică	(milioane euro)	280 425	282 120	309 522	326 606
	(% din PIB)	88,1	84,2	89,8	96,7
Bulgaria					
PIB pm	(milioane BGN)	49 361	56 520	66 728	66 256
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane BGN)	1 485	39	1 224	-2 570
	(% din PIB)	3,0	0,1	1,8	-3,9
Cheltuieli publice	(% din PIB)	36,5	41,5	37,3	40,7

Venituri publice	(% din PIB)	39,5	41,5	39,1	36,9
Datoria publică	(milioane BGN)	11 189	10 287	9 389	9 795
	(% din PIB)	22,7	18,2	14,1	14,8
Republica Cehă					
PIB pm	(milioane CZK)	3 222 369	3 535 460	3 688 994	3 627 188
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane CZK)	-84 902	-23 875	-100 346	-215 007
	(% din PIB)	-2,6	-0,7	-2,7	-5,9
Cheltuieli publice	(% din PIB)	43,7	42,5	42,9	46,1
Venituri publice	(% din PIB)	41,1	41,8	40,2	40,3
Datoria publică	(milioane CZK)	948 276	1 023 784	1 104 915	1 282 291
	(% din PIB)	29,4	29,0	30,0	35,4
Danemarca					
PIB pm	(milioane DKK)	1 631 659	1 691 472	1 737 448	1 657 857
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane DKK)	84 195	80 856	59 035	-45 086
	(% din PIB)	5,2	4,8	3,4	-2,7
Cheltuieli publice	(% din PIB)	51,6	50,9	51,8	58,6
Venituri publice	(% din PIB)	56,6	55,7	55,3	55,8
Datoria publică	(milioane DKK)	523 351	462 786	593 798	689 036
	(% din PIB)	32,1	27,4	34,2	41,6
Germania					
PIB pm	(milioane euro)	2 325 100	2 428 200	2 495 800	2 407 200
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-37 800	4 880	990	-79 410
	(% din PIB)	-1,6	0,2	0,0	-3,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	45,4	43,7	43,7	47,6
Venituri publice	(% din PIB)	43,7	43,9	43,7	44,3
Datoria publică	(milioane euro)	1 571 673	1 578 833	1 646 163	1 762 211
	(% din PIB)	67,6	65,0	66,0	73,2
Estonia					
PIB pm	(milioane EEK)	206 996	244 504	251 493	214 828
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane EEK)	5 184	6 412	-6 908	-3 703
	(% din PIB)	2,5	2,6	-2,7	-1,7
Cheltuieli publice	(% din PIB)	34,0	34,8	39,9	45,4
Venituri publice	(% din PIB)	36,5	37,4	37,1	43,6
Datoria publică	(milioane EEK)	9 242	9 268	11 600	15 501
	(% din PIB)	4,5	3,8	4,6	7,2
Irlanda					
PIB pm	(milioane euro)	176 759	189 751	181 816	163 543
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	5 221	261	-13 198	-23 350
	(% din PIB)	3,0	0,1	-7,3	-14,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	34,4	36,6	42,0	48,4
Venituri publice	(% din PIB)	37,4	36,7	34,7	34,1
Datoria publică	(milioane euro)	44 059	47 410	79 859	104 667
	(% din PIB)	24,9	25,0	43,9	64,0
Grecia					
PIB pm	(milioane euro)	210 459	226 437	239 141	237 494
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-7 496	-11 478	-18 303	-32 342
	(% din PIB)	-3,6	-5,1	-7,7	-13,6
Cheltuieli publice	(% din PIB)	43,2	45,0	46,8	50,4
Venituri publice	(% din PIB)	39,3	39,7	39,1	36,9
Datoria publică	(milioane euro)	205 738	216 731	237 252	273 407
	(% din PIB)	97,8	95,7	99,2	115,1
Spania					
PIB pm	(milioane euro)	984 284	1 052 730	1 088 502	1 051 151
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	19 847	20 066	-44 260	-117 630
	(% din PIB)	2,0	1,9	-4,1	-11,2
Cheltuieli publice	(% din PIB)	38,4	39,2	41,1	45,9
Venituri publice	(% din PIB)	40,4	41,1	37,0	34,7

PIB, deficit/excedent și datoria în UE (în monedă națională)

		2006	2007	2008	2009
Datoria publică	(milioane euro)	389 507	380 660	432 233	559 650
	(% din PIB)	39,6	36,2	39,7	53,2
Franța					
PIB pm	(milioane euro)	1 806 433	1 895 284	1 948 511	1 919 316
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-41 066	-51 433	-64 677	-144 849
	(% din PIB)	-2,3	-2,7	-3,3	-7,5
Cheltuieli publice	(% din PIB)	52,7	52,3	52,8	55,6
Venituri publice	(% din PIB)	50,4	49,6	49,5	48,1
Datoria publică	(milioane euro)	1 149 937	1 208 950	1 315 147	1 489 025
	(% din PIB)	63,7	63,8	67,5	77,6
Italia					
PIB pm	(milioane euro)	1 485 377	1 546 177	1 567 851	1 520 870
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-49 403	-23 191	-42 575	-80 800
	(% din PIB)	-3,3	-1,5	-2,7	-5,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	48,7	47,8	48,8	51,9
Venituri publice	(% din PIB)	45,4	46,4	46,2	46,6
Datoria publică	(milioane euro)	1 582 081	1 599 755	1 663 452	1 760 765
	(% din PIB)	106,5	103,5	106,1	115,8
Cipru					
PIB pm	(milioane euro)	14 435	15 879	17 248	16 947
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-173	537	158	-1 029
	(% din PIB)	-1,2	3,4	0,9	-6,1
Cheltuieli publice	(% din PIB)	43,4	42,2	42,6	46,4
Venituri publice	(% din PIB)	42,2	45,5	43,5	40,3
Datoria publică	(milioane euro)	9 331	9 262	8 347	9 527
	(% din PIB)	64,6	58,3	48,4	56,2
Letonia					
PIB pm	(milioane LVL)	11 172	14 780	16 275	13 244
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane LVL)	-52	-45	-672	-1 189
	(% din PIB)	-0,5	-0,3	-4,1	-9,0
Cheltuieli publice	(% din PIB)	38,1	35,7	38,6	42,9
Venituri publice	(% din PIB)	37,7	35,4	34,4	34,0
Datoria publică	(milioane LVL)	1 190	1 330	3 181	4 783
	(% din PIB)	10,7	9,0	19,5	36,1
Lituania					
PIB pm	(milioane LTL)	82 793	98 669	111 190	92 353
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane LTL)	-371	-1 001	-3 647	-8 214
	(% din PIB)	-0,4	-1,0	-3,3	-8,9
Cheltuieli publice	(% din PIB)	33,6	34,8	37,4	43,0
Venituri publice	(% din PIB)	33,1	33,8	34,2	34,1
Datoria publică	(milioane LTL)	14 939	16 698	17 375	27 105
	(% din PIB)	18,0	16,9	15,6	29,3
Luxemburg					
PIB pm	(milioane euro)	34 150	37 466	39 348	37 755
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	466	1 359	1 134	-278
	(% din PIB)	1,4	3,6	2,9	-0,7
Cheltuieli publice	(% din PIB)	38,3	36,2	37,2	42,4
Venituri publice	(% din PIB)	39,7	39,8	40,1	41,6
Datoria publică	(milioane euro)	2 225	2 502	5 381	5 464
	(% din PIB)	6,5	6,7	13,7	14,5
Ungaria					
PIB pm	(milioane HUF)	23 755 487	25 408 080	26 543 252	26 094 824
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane HUF)	-2 212 435	-1 269 133	-1 014 847	-1 055 701
	(% din PIB)	-9,3	-5,0	-3,8	-4,0
Cheltuieli publice	(% din PIB)	52,0	49,8	49,2	49,8

PIB, deficit/excedent și datoria în UE (în monedă națională)

		2006	2007	2008	2009
Venituri publice	(% din PIB)	42,6	44,8	45,4	45,8
Datoria publică	(milioane HUF)	15 592 499	16 734 203	19 348 025	20 421 261
	(% din PIB)	65,6	65,9	72,9	78,3
Malta					
PIB pm	(milioane euro)	5 111	5 459	5 697	5 712
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-131	-118	-255	-218
	(% din PIB)	-2,6	-2,2	-4,5	-3,8
Cheltuieli publice	(% din PIB)	43,7	42,4	44,8	44,3
Venituri publice	(% din PIB)	41,2	40,3	40,3	40,5
Datoria publică	(milioane euro)	3 254	3 379	3 627	3 948
	(% din PIB)	63,7	61,9	63,7	69,1
Olanda					
PIB pm	(milioane euro)	540 216	568 664	595 883	570 208
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	2 919	1 095	4 200	-30 210
	(% din PIB)	0,5	0,2	0,7	-5,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	45,5	45,5	45,9	51,6
Venituri publice	(% din PIB)	46,1	45,7	46,6	46,3
Datoria publică	(milioane euro)	255 916	258 592	346 687	347 021
	(% din PIB)	47,4	45,5	58,2	60,9
Austria					
PIB pm	(milioane euro)	256 162	270 782	281 867	276 892
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-3 854	-1 129	-1 232	-9 496
	(% din PIB)	-1,5	-0,4	-0,4	-3,4
Cheltuieli publice	(% din PIB)	49,5	48,7	49,0	51,8
Venituri publice	(% din PIB)	47,9	48,1	48,4	48,3
Datoria publică	(milioane euro)	159 450	161 033	176 544	184 105
	(% din PIB)	62,2	59,5	62,6	66,5
Polonia					
PIB pm	(milioane PLN)	1 060 031	1 176 737	1 272 838	1 342 612
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane PLN)	-38 476	-22 105	-46 889	-95 730
	(% din PIB)	-3,6	-1,9	-3,7	-7,1
Cheltuieli publice	(% din PIB)	43,9	42,2	43,3	44,5
Venituri publice	(% din PIB)	40,2	40,3	39,6	37,4
Datoria publică	(milioane PLN)	506 036	529 370	600 829	684 365
	(% din PIB)	47,7	45,0	47,2	51,0
Portugalia					
PIB pm	(milioane euro)	155 446	163 052	166 463	163 891
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-6 092	-4 218	-4 705	-15 426
	(% din PIB)	-3,9	-2,6	-2,8	-9,4
Cheltuieli publice	(% din PIB)	46,3	45,8	46,1	51,0
Venituri publice	(% din PIB)	42,3	43,2	43,2	41,6
Datoria publică	(milioane euro)	100 522	103 702	110 377	125 910
	(% din PIB)	64,7	63,6	66,3	76,8
România					
PIB pm	(milioane RON)	344 651	416 007	514 654	491 274
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane RON)	-7 474	-10 438	-27 931	-40 791
	(% din PIB)	-2,2	-2,5	-5,4	-8,3
Cheltuieli publice	(% din PIB)	35,3	36,0	37,6	40,4
Venituri publice	(% din PIB)	33,1	33,5	32,1	32,1
Datoria publică	(milioane RON)	42 583	52 292	68 532	116 526
	(% din PIB)	12,4	12,6	13,3	23,7
Slovenia					
PIB pm	(milioane euro)	31 050	34 568	37 135	34 894
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-404	8	-631	-1 915
	(% din PIB)	-1,3	0,0	-1,7	-5,5

PIB, deficit/excedent și datoria în UE (în monedă națională)

		2006	2007	2008	2009
Cheltuieli publice	(% din PIB)	44,5	42,4	44,3	49,9
Venituri publice	(% din PIB)	43,2	42,4	42,6	44,4
Datoria publică	(milioane euro)	8 289	8 085	8 389	12 519
	(% din PIB)	26,7	23,4	22,6	35,9
Slovacia					
PIB pm	(milioane euro)	55 046	61 547	67 221	63 332
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	-1 902	-1 143	-1 549	-4 290
	(% din PIB)	-3,5	-1,9	-2,3	-6,8
Cheltuieli publice	(% din PIB)	36,9	34,4	34,8	40,8
Venituri publice	(% din PIB)	33,5	32,5	32,5	34,0
Datoria publică	(milioane euro)	16 769	18 053	18 613	22 585
	(% din PIB)	30,5	29,3	27,7	35,7
Finlanda					
PIB pm	(milioane euro)	165 643	179 536	184 179	170 971
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane euro)	6 645	9 316	7 731	-3 682
	(% din PIB)	4,0	5,2	4,2	-2,2
Cheltuieli publice	(% din PIB)	49,0	47,3	49,5	55,6
Venituri publice	(% din PIB)	52,9	52,5	53,6	53,2
Datoria publică	(milioane euro)	65 696	63 225	63 023	75 217
	(% din PIB)	39,7	35,2	34,2	44,0
Suedia					
PIB pm	(milioane SEK)	2 900 790	3 063 145	3 154 630	3 057 056
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane SEK)	73 720	117 220	77 711	-16 677
	(% din PIB)	2,5	3,8	2,5	-0,5
Cheltuieli publice	(% din PIB)	54,1	52,5	53,1	56,5
Venituri publice	(% din PIB)	56,5	56,3	55,5	55,7
Datoria publică	(milioane SEK)	1 326 402	1 248 396	1 207 535	1 293 753
	(% din PIB)	45,7	40,8	38,3	42,3
Regatul Unit al Marii Britanii*					
PIB pm	(milioane GBP)	1 325 795	1 398 882	1 448 392	1 395 872
Deficit public (-) / excedent (+)	(milioane GBP)	-35 748	-38 721	-71 416	-160 258
	(% din PIB)	-2,7	-2,8	-4,9	-11,5
Cheltuieli publice	(% din PIB)	44,1	44,2	47,3	51,7
Venituri publice	(% din PIB)	41,4	41,5	42,5	40,3
Datoria publică	(milioane GBP)	577 123	624 626	753 625	950 359
	(% din PIB)	43,5	44,7	52,0	68,1
Anul bugetar (ab)					
PIB pm ab	(milioane GBP)	1 346 209	1 418 246	1 433 951	1 405 706
Deficit public (-) / excedent (+) ab	(milioane GBP)	-36 017	-39 453	-97 824	-172 577
	(% din PIB)	-2,7	-2,8	-6,8	-12,3
Datoria publică ab	(milioane GBP)	577 878	620 117	800 124	1 004 072
	(% din PIB)	42,9	43,7	55,8	71,4

* Datele se referă la anii calendaristici. Datele care se referă la anul bugetar (1 aprilie - 31 martie) sunt prezentați în italice. Pentru Regatul Unit al Marii Britanii, datele pertinente pentru punerea în aplicare a procedurii privind deficitele excesive sunt cele din anul bugetar.

Criza economică, departe a se fi încheiat, amenință să se transforme într-o criză a datoriilor publice. Țările își datorează între ele bani. Mulți bani. La nivelul întregii Uniuni europene, datoriile publice ale statelor membre ajung la 8.600 de miliarde de euro. Agenția de evaluare financiară Moody's a publicat un material în care atrage atenția asupra posibilei extinderi a crizei datoriilor publice asupra sistemelor lor bancare, ceea ce ar fi un dezastru. HotNews.ro a realizat harta datoriilor bancare ale tuturor țărilor Europene, utilizând ca sursă Eurostat și băncile centrale. In cazul țărilor

care au altă monedă decât euro, am preferat să dăm valoarea datoriei în moneda locală din cauza diferențelor de curs care ar fi alterat valoarea datoriei.

Vezi mai jos datoria publică a fiecărui stat european, exprimată atât ca procent din PIB, cât și ca sumă nominală.

1. **Italia** 115,8 % (1.795 miliarde de euro)
2. **Grecia** 115,1 % (300 miliarde de euro)
3. **Belgia** 96,7 % (326,6 miliarde euro)
4. **Ungaria** 78,3 % (75 de miliarde de euro)
5. **Franța** 77,6 % (1.489,025 de miliarde euro)
6. **Portugalia** 76,8 % (125 910 miliarde de euro)
7. **Germania** 73,2 % (1.700 mld. Euro)
8. **Malta** 69,1 % (3,948 miliarde de euro)
9. **Marea Britanie** 68,1 % (950,3 miliarde lire)
10. **Austria** 66,5 % (184,1 miliarde de euro)
11. **Irlanda** 64 % (104,6 miliarde euro)
12. **Olanda** 60,9 % (347 miliarde euro)
13. **Cipru** 56,2 % (9,5 miliarde euro)
14. **Spania** 53,2 % (559,65 miliarde euro)
15. **Polonia** 51 % (684,3 mld PLN)
16. **Finlanda** 44 % (75 miliarde euro)
17. **Suedia** 42,3 % (1.293,753 miliarde SEK)
18. **Danemarca** 41,6 % (689,036 miliarde Dkk)
19. **Letonia** 36,1 % (4,7 miliarde LVL)
20. **Slovenia** 35,9 % (12,5 miliarde euro)
21. **Slovacia** 35,7 % (22,5 mld euro)
22. **Cehia** 35,4 % (1.282,29 miliarde coroane cehe)
23. **Lituania** 29,3 % (27,1 miliarde LTL)
24. **Romania** 23,7 % (**116,526 miliarde lei**)
25. **Bulgaria** 14,8 % (9,79 miliarde de leva)
26. **Luxemburg** 14,5 % (5,4 miliarde euro)
27. **Estonia** 7,2 % (15,5 miliarde EEK)

Uniunea Europeană 73,6 % (8.690,3 miliarde de euro)

Sursa informațiilor: Eurostat

CONTURI NOI DE ACCES PE SITE-UL UNTRR

"Stimați membri,

Vă informăm că au fost generate noi conturi de acces pe site

www.untrr.ro în zona restricționată pentru membri.

Pentru a afla noile conturi puteți apela la compartimentul TIR - Evidență membrii, tel. 021 336 77 88 sau solicita contul printr-un e-mail către **Roxana Bugiu@untrr.ro**

Pentru autentificare vă rugăm să specificați: denumirea firmei, codul de membru UNTRR, adresa firmei și numele dvs."



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR
REGIONAL PENTRU POSDRU
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV

Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului de transport rutier din România
Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane
2007-2013
Investește în oameni!

COMUNICAT DE PRESĂ

București, 26 iulie 2010

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) și Fundația "Centrul pentru Educație Economică și Dezvoltare (CEED România) anunță lansarea proiectului „**Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului transport rutier din România**” cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013.

Proiectul a început la data de 1 iunie 2010 și se va derula pe o perioadă de 24 de luni, adresându-se lucrătorilor și firmelor din sectorul de transport rutier din 6 regiuni de dezvoltare a României: Vest, Nord-Vest, Nord-Est, Centru, Sud și București-Ilfov. Obiectivul său general este acela de a le crește adaptabilitatea și competitivitatea prin perfecționarea resurselor umane și capacității organizatorice în sectorul transportului rutier, promovând activ, în același timp, principiul egalității de șanse, îmbunătățirea mentalităților existente și dezvoltarea unor atitudini noi în concordanță cu standardele și bunele practici europene.

Proiectul își propune:

- conștientizarea de către partenerii sociali, firmele și lucrătorii din sectorul de transport rutier a necesității sporirii adaptabilității, a flexibilității organizaționale, de ocupare și a celei funcționale;
- îmbunătățirea, prin programe de instruire și servicii suport de asistență tehnică, a competențelor manageriale ale conducătorilor firmelor pentru introducerea de tehnologii noi, soluții organizaționale moderne și bune practici europene de creștere de productivitate și promovare a dezvoltării durabile;
- creșterea, prin instruire teoretică și practică, a competențelor angajaților în concordanță cu standardele de performanță și securitate și cerințele legislației specifice naționale și europene;
- crearea unui corp național de specialiști care să asigure diseminarea continuă a cunoștințelor și bunelor practici în domeniul creșterii adaptabilității lucrătorilor din sectorul transport rutier;
- consolidarea capacității de dezvoltare a parteneriatelor între toți actorii relevanți din sector pentru identificarea, promovarea și accelerarea implementării celor mai bune modele de creștere a adaptabilității.

La încheierea proiectului, 1000 de patroni/manageri/lucrători/parteneri sociali din sectorul transport rutier își vor crește gradul de conștientizare cu privire la necesitatea sporirii adaptabilității/flexibilității, 300 membri din grupul țintă vor fi informați cu privire la bune practici europene privind adaptabilitatea și soluțiile organizaționale moderne în condiții de ecoeficiență și dezvoltare durabilă, 150 manageri își vor îmbunătăți competențele manageriale privind introducerea de tehnologii noi, soluții organizaționale moderne și bune practici europene, iar 320 de angajați vor dobândi competențe sporite în concordanță cu standardele de performanță și securitate și cerințele legislației naționale și europene. Proiectul va forma un corp de 30 experți naționali pentru asigurarea și diseminarea continuă, după încheierea proiectului, a cunoștințelor și bunelor practici în domeniul creșterii adaptabilității lucrătorilor și firmelor și va elabora recomandări pentru adaptarea legislației românești la directivele europene specifice sectorului de transport rutier.

Pentru detalii suplimentare, persoana de contact: Ioana CIORZAN, expert Comunicare și Informare, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, la email: Ioana.Ciorzan@untrr.ro.





PRODUSE GERMANE DE ULTIMA GENERATIE IN TEHNICA UNGERII



ADITIV CARBURANT, TRATAMENT PENTRU MOTOR ȘI CUTIE DE VITEZE, ULEI DE MOTOR ȘI TRANSMISIE

LA ACHIZIȚIONAREA PRODUSELOR PRIN UNTRR, BENEFICIAȚI DE UN DISCOUNT DE **5%** SAU **10%** (MEMBRII UNTRR ACTIVI) DIN PREȚUL DE LISTĂ.

Avantaje:

- CALITATE GARANTATĂ
- PREȚURI PROMOȚIONALE
- PRODUSE PENTRU ORICE TIP DE MOTOR
- TRANSPORT GRATUIT ORIUNDE ÎN ȚARĂ, ÎN 24 DE ORE

Comenzi

www.transmag.ro

FORUMUL INTERNAȚIONAL AL TRANSPORTURILOR COMITETULUI DE MANAGEMENT PENTRU TRANSPORTURI

Grupul de lucru pentru transport rutier

Extras din raportul reuniunii

În perioada 5-6 iulie 2010 a avut loc, la Paris, reuniunea Grupului de lucru pentru transport rutier al Comitetului de management pentru transporturi din cadrul Forumului Internațional al Transporturilor.

Reuniunea a fost prezidată de dl. Sutton din partea Ministerului Infrastructurii, Transporturilor și Comunicațiilor din Malta.

După adoptarea ordinei de zi, dl. Short, secretarul general al ITF, a subliniat faptul că este necesară luarea unei decizii urgente cu privire la contingentul multilateral pentru anul 2011. Totodată, domnia sa a precizat că miniștrii și Comitetul de management pentru transporturi (TMB) au acordat Grupului puteri depline pentru a hotărî în această privință. În plus, la reuniunea din aprilie, membrii TMB și-au exprimat speranța că Grupul este gata să găsească o abordare comună și au solicitat să fie informați cu privire la evoluția problemei.

În urma acestei reuniuni, secretarul general și președintele ITF au primit scrisori din partea miniștrilor din cele 15 țări membre ITF prin care se reconfirmă importanța sistemului contingentat pentru țările lor și solicitau continuarea acestuia în conformitate cu cele patru principii convenite de către miniștri în anul 2005.

1. Evoluțiile pentru 2011 și pe termen mediu ale contingentului

• *Propunerile sub-grupului cu privire la rapoartele de schimb și bonificații*

Președintele a prezentat propunerile sub-grupului cu privire la rapoartele de schimb și la bonificații. Domnia sa a subliniat evaluarea detaliată a impactului diferitelor propuneri făcute în cadrul sub-grupului, care au permis elaborarea principiilor generale pentru definirea rapoartelor de schimb și a coeficienților de multiplicare și, în consecință, a sistemului corespunzător de coeficienți de multiplicare.

Germania a subliniat faptul că ar fi dorit să elimine vehiculele din categoriile vechi mai curând dar, în interesul obținerii consensului, a sprijinit propunerea.

Rusia a sprijinit principiile de bază dar a solicitat să fie indicat faptul că propunerea face obiectul intrării în vigoare a standardelor EURO VI.

Austria a indicat că nu este pregătită să accepte noii coeficienți de multiplicare simplificați deoarece în sistemul propus coeficienților de multiplicare sunt mai mari decât în sistemul anterior, iar Austria dorește să-și mențină rezervele cu privire la bonificații. Austria își va menține numărul

maxim de autorizații la 96 pentru fiecare țară membră.

Italia a indicat, de asemenea, că nu este pregătită să crească nivelul curent al coeficienților de multiplicare și, totodată, dorește să își mențină rezervele cu privire la bonificații. Italia va aplica un sistem similar celui precizat în scrisoarea transmisă în 1 iulie 2010.

Grecia și-a menținut, de asemenea, rezervele curente cu privire la ratele de conversie și la bonificații.

Sistemul coeficienților de multiplicare și principiile de bază au fost adoptate cu rezervele introduse de Austria, Italia și Grecia.

Tabelul 1. Sistemul coeficienților de multiplicare

	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Coef.	Bonif.	Coef.	Bonif.	Coef.	Bonif.	Coef.	Bonif.	Coef.	Bonif.	Coef.	Bonif.
EURO III	4	40%	6		5		4		2		1	
EURO IV	6	40%	8		8		8		6		6	
EURO V	6	40%	10		10		10		8		8	
EURO VI									10		10	

Președintele ședinței a prezentat trei documente, printre care și documentul ITF/TMB/TR(2010)6 care indică modul de calcul al contingentului de bază în conformitate cu metodologia convențională și cu pașii de calcul, așa cum au fost convenite de miniștri în anii 2005 și 2006, precum și pe baza celor mai actuale informații statistice din surse internaționale recunoscute. În anexă la acesta este prezentat modul de calcul al cotei de bază propus de Rusia, prelucrat în cadrul sub-grupului și reglat în cursul întâlnirilor ulterioare ale sub-grupului.

Secretariatul a prezentat documentele mai detaliat, a făcut precizări cu privire la sursele utilizate și pașii de calcul, precum și la metodologia folosită.

Cele două opțiuni considerate în anexă, pe baza propunerilor Rusiei, sunt următoarele:

Prima opțiune, Tabelul 12b – urmărește metodologia convenită în 2005-2006, dar cu niște criterii de reglaj fin și cu

aplicarea unor ponderi mai mari pentru aceste criterii de reglaj fin. Pe lângă cele 9 criterii convenționale, aceasta ține cont, în special, de numărul de curse: cursele efectuate de către transportatorii țării membre, numărul de curse încărcate cu originea în acea țară (import) și numărul de curse cu încărcătură finalizate în acea țară (operațiuni de export).

Datele statistice cu privire la numărul de curse și originea și destinația acestora au rezultat din eșantioanele de carnete utilizate în 2009.

Criteriul 7 cu privire la informațiile TIR este, de asemenea, ajustat în conformitate cu propunerea Rusiei, indicând a) Numărul de carnete TIR emise în fiecare țară membră și b) Numărul de carnete TIR închise în siguranță în fiecare dintre aceste țări (operațiuni de export).

Informațiile statistice au fost furnizate de secretariatul IRU.

A doua opțiune, Tabelul 12c, în loc să aplice departajarea în funcție de media ponderată, contingentul de bază este distribuit în conformitate cu cota de participare absolută a fiecărei țări membre la valoarea totală a variabilelor economice selectate pentru întreaga zonă CEMT.

Pe e altă parte, principiile și metodologia de bază pentru ajustare urmărește decizia din 2005-2006, cu două diferențe: 1. Țărilor care utilizează mai puțin de 50% din contingentul propriu li se aplică un coeficient suplimentar de reducere de 30%, iar celorlalte țări care își utilizează cota de bază în proporție de până la 100% li se aplică o a doua ajustare (în locul „economii majore”).

Grupul a discutat cele trei propuneri în detaliu și a decis următoarele:

- Să considere tabelul 12B [ITF/TMB/TR(2010)6/ADD1] ca bază pentru restructurarea contingentului de bază pentru perioada 2011-2015

Să solicite sub-grupului să discute această propunere cu o posibilă ajustare fină și să prezinte propunerea convenită Grupului în luna septembrie.

Sub-grupul să se întâlnească înainte de sfârșitul lui august, la Paris.

- Să considere principiile și metodologia folosite în tabelul 12c, pe baza propunerii Rusiei, la următoarea restructurare în cursul următorilor 3-5 ani.

Delegația rusă a solicitat membrilor Grupului să analizeze 12b de mai sus pentru restructurarea contingentului de

bază pentru 2011, precum și aplicarea principiilor și a metodologiei la fel cu cea aplicată în tabelul 12c pentru calcularea contingentului de bază în perioada 2012-2015.

Pentru a completa aceste informații din teren în tabelul 12b, țările au hotărât să solicite Secretariatului să furnizeze un număr suplimentar de carnete.

În acest scop, țările vor transmite către Secretariat, în cel mai scurt timp, 3 carnete anuale și 2 carnete pe termen scurt, așa cum au fost eșantionate de Secretariat, cel mai târziu la 15 iulie 2010.

Grecia și-a anunțat intenția de a-și reduce contingentul de bază la 90 de autorizații de bază și, în consecință, să nu accepte pe teritoriul său decât 90 de autorizații de bază din partea fiecărei țări membre.

Președintele și Secretariatul ITF au precizat că poziția Greciei este în totală contradicție cu politica internațională de transport și cu regulile Organizației. În plus, introducerea retroactivă a acestei dispoziții va avea un efect dramatic cu consecințe negative pentru sistem, statuând, de asemenea, un precedent care nu poate fi acceptat și care, în ultimă instanță, va conduce la distrugerea sistemului de contingentare.

I s-a cerut Secretarului general să transmită o notă ministrului elen pentru a explica incompatibilitatea unei astfel de acțiuni cu regulile organizației și cu principiile cooperării internaționale, precum și consecințele negative pe care aceasta le-ar avea supra sistemului de contingentare și să-i solicite să-și reconsidere poziția.

Totodată, li s-a cerut celor trei țări (Grecia,

Italia și Austria) să privească în urmă la rezervele lor, care au fost introduse din motive istorice care datează de zeci de ani și care nu pot fi justificate de motive de mediu sau economice, în special dată fiind calitatea ridicată a parcului auto CEMT, precum și existenței piețelor liberalizate din cadrul UE, ceea ce dă acces liber și nelimitat la piețele lor transportatorilor rutieri de marfă din UE 27. Li s-a cerut, de asemenea, să evalueze impactul acestor rezerve asupra economiilor și comerțului propriilor lor țări și să aibă în vedere retragerea acestor rezerve.

2. Probleme practice ridicate de țări ITF/TMB/TR/RD(2010)4

Federația Rusă și Ucraina au ridicat două probleme specifice și s-a convenit asupra următoarelor interpretări:

a). Documentele care trebuie să se afle la bordul camioanelor „EURO III sigure”, „EURO IV sigure” sau „EURO V sigure”: Traducere și certificate

Așa cum este indicat în Ghidul pentru contingentul multilateral CEMT, Certificatele aflate la bordul vehiculelor trebuie să fie completate în una din cele patru limbi: limba țării de înmatriculare, franceză, engleză sau germană și să fie însoțite de o traducere în cel puțin două dintre celelalte aceste limbi.

„Certificatul de conformitate cu dispozițiile tehnice privind emisiile poluante și de zgomot și cu cerințele de siguranță pentru autovehicule „EURO III sigure”, „EURO IV sigure” sau „EURO V sigure” (Anexa 4 din Ghid) [sau Certificatul de conformitate cu cerințele de siguranță pentru remorcă sau semi-remorcă (Anexa 5 din Ghid), sau Inspekția tehnică periodică pentru

autovehicul și remorcă sau semi-remorcă (Anexa 6 din Ghid)], completate în una dintre cele patru limbi (limba țării de înmatriculare, franceză, engleză sau germană), însoțite de **traducerea în cel puțin două dintre celelalte aceste limbi.**

Traducerea poate fi doar sub forma unui formular corespunzător în alb și nu necesită completarea, ștampilarea sau verificarea prin nici un alt mijloc.

b). Interpretarea Articolului 3.16 dată de Austria, Grecia și Italia

Austria, Grecia și Italia au confirmat faptul că în exemplul de mai jos Cazul 1 este în conformitate cu interpretarea pe care o dau Articolului 3.16, în timp ce Cazul 2 va fi considerat o încălcare și vor fi aplicate sancțiunile corespunzătoare.

Cazul 1. Un camion înmatriculat în Ucraina încarcă în Ucraina și descarcă în Bulgaria (prima cursă cu încărcătură);

Călătorește apoi fără încărcătură din Bulgaria în Italia;

Încarcă în Italia și revine în Ucraina.

Cazul 2. Un camion înmatriculat în Ucraina se deplasează fără încărcătură în Bulgaria; Încarcă în Bulgaria și intră în Italia încărcat (prima cursă cu încărcătură); Încarcă în Italia și revine în Ucraina.

Notă: Secretariatul ITF și țările membre au reafirmat faptul că interpretarea Italiei și a Greciei, cărora li s-a alăturat de curând și Austria, cu privire la prima cursă cu încărcătură nu este în conformitate cu decizia miniștrilor din 2005 sau cu interpretarea juridică a Articolului 3.16 (așa cum a fost clarificat de către direcția

juridică a OECD).

3. Activități în derulare la nivelul UE și al CEE-ONU

Dna. Pirkanniemi (CE) a informat Grupul asupra recentelor evoluții la nivelul CE, respectiv asupra modificărilor structurale care au survenit ca urmare a înființării Direcției Generale pentru Mobilitate și Transport (DG MOVE).

Totodată, dânsa a informat asupra faptului că în domeniul transporturilor rutiere se acordă o atenție specială regulilor sociale și îmbunătățirilor în aplicarea tahografului digital.

Dânsa a informat Grupul asupra hotărârii luate împreună cu CEE-ONU de a aplica o perioadă de tolerare a țărilor nemembre UE – părți la AETR pentru introducerea obligatorie a tahografului digital. Această tranziție se aplică până la 31 decembrie 2010.

Următoarea întâlnire a sub-grupului va avea loc între 24 și 25 august.

Următoarea întâlnire a grupului va avea loc în între 9 și 10 septembrie, când se va lua și o decizie care să permită tipărirea autorizațiilor pentru 2011.





Termometru global de transport rutier: Indicii de transport rutier IRU

Sursa: NEA

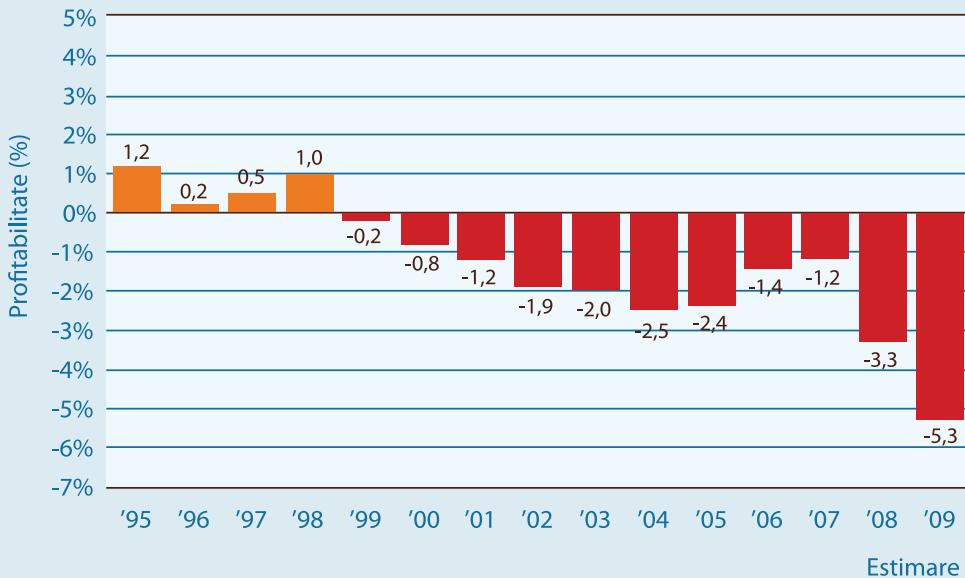
Indicii performanței transportului rutier ai Uniunii Internaționale a Transportului Rutier (IRU) furnizează estimări de creștere economică, înmatriculări de camioane noi, precum și volumul de transport rutier de mărfuri pentru 51 de țări. Indicii de transport rutier sunt publicați în fiecare trimestru și furnizează informații pentru presă, politicieni, sector și publicului larg, cu privire la performanțele de transport rutier, pe baza datelor istorice, împreună cu estimări pe termen scurt. Informațiile și previziunile pentru PIB sunt transformate în previziuni pentru volumul transportului rutier de mărfuri și vânzările de vehicule. Aceste previziuni sunt bazate pe cele mai recente date privind transportul rutier de mărfuri și vânzările de camioane.

Informațiile privind înmatricularea vehiculelor comerciale provin de la Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile (ACEA), estimările NEA și birourile naționale de statistică. Sursele datelor privind volumele de transport sunt institutele naționale de statistică, Eurostat și informațiile colectate de către NEA prin intermediul rețelei sale globale. Volumele de transport se calculează prin adunarea cifrelor pentru transportul intern și internațional din fiecare țară. Estimările sunt realizate folosind rețeaua globală NEA (o versiune îmbunătățită a NEAC, sistemul anterior de simulare a transportului a lui NEA).

Profitabilitatea sectorului de transport rutier

Pe lângă volume care descresc, companiile de transport s-au confruntat, de asemenea, cu tarife mai mici în 2009 din cauza crizei economice. Cu costuri în continuare creștătoare, profiturile sunt supuse presiunii. Pentru acest studiu, companiile care operează în sectorul de transport național și internațional sunt monitorizate pentru a investiga schimbările în profitabilitatea lor. Studiul relevă informații importante care ajută sectorul, precum și autoritățile guvernamentale în luarea deciziilor în ceea ce privește afacerile și politica.

Dezvoltarea profitabilității în transportul internațional rutier de mărfuri



Selecția proiectelor în 2009

Monitorul Transportul de mărfuri 2008

Matricea transportului public VENOM

Studiul coridorului de cale ferată Olanda - Polonia

Ghidul celor mai bune practici pentru declarațiile??? rețelei feroviare

Riga Master Planul de transport

Schița IWT Colectarea deșeurilor Yangtze

Puncte de colectare mărfuri o alternativă la livrările la domiciliu

Chestionar privind posibilitățile pentru subvenții Marco Polo pentru transportatori

Dezvoltarea IWT în provincia Hunan din China

Chestionar privind posibilitățile pentru proiectul pilot cu puncte de colectare pentru mărfuri

Atelier de lucru privind fluxul de containere în Randstad

Contribuția la revista IWT "Op Koers"

TURBLOG_WW

Manipularea containerelor în Randstad

Sondaj săptămânal de satisfacție, AOV Amsterdam 2009

Monitorizarea curselor cu AOV Amsterdam

Calculul tarifelor maxime de taxi, pe baza sistemului tarifului dual

Actualizarea sondajelor privind efectele introducerii computerului la bord în taxiuri

Sondaj Scootmobile pentru municipalitatea din Amsterdam
Surinam: consolidarea instituțională a sectorului de transport
Conferința Intermodală 2008 din Bulgaria
Evaluarea instruirii serviciilor de control pentru tahograful digital în statele membre UE
Studiul cardului student de transport public (2009-2010)
Cifrele cheie pentru costul de transport pe căile navigabile interioare
Efectele crizei pe căile navigabile interioare; cercetare suplimentară
Studiu de piață privind criza economică; oportunitate sau amenințare
Actualizarea monitorului Noord-Holland pe căile navigabile interioare
Asistență pentru Ministerul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Gospodăririi Apelor privind TREN
Proiecte portul Filyos
Metodologia TEN-T
ETIS
FP7 Scenarii 2030 - 2050
Model de energie (intern)
Programul privind calculațiile prețului de cost 2009
Indici IRU 2009
Politica Centrelor a Ministerului Transporturilor, Lucrărilor Publice și Gospodăririi Apelor
Efectele "Diferitelor Plăți pentru Mobilitate" în regiunea Utrecht
Planul de gestionare a MNR și a modelelor de trafic LMS
Transportul intermodal în Karlsruhe
Elaborarea de orientări pentru construirea de modele de trafic pentru provincia Utrecht
Proiecte privind vremea
Asistență pentru provincia Zuid-Holland cu aplicația Quick-Win pentru porturile căilor navigabile interioare și porturi
Transportul durabil al deșeurilor
Înainte peste apă
Coridorul feroviar
Evoluția prețului de cost pe apele navigabile interioare
Analiza durabilității Autostrăzii Transfennica a serviciului maritim Zeebrugge - Bilbao
Analiza crizei economice din sectorul căilor navigabile interioare și perspectiva până în 2016 pentru Rabobank
Asistență pentru Rabobank privind politica de criză pentru căile navigabile interioare
Efectele crizei asupra căilor navigabile interioare: studiul privind capacitatea și veniturile minime
Studiu privind linia de autobuz pentru provincia Flevoland
Stadion
TRACECA Siguranța traficului

Contractul Cadru Lot 2 Transport și Infra - evaluarea Ghana
Asistență pentru activitatea subgrupului de lucru privind biletul anual din
transportul public
Studiul WROOV 2009
Veniturile din perioada GVU
Tarife modelul Arriva
Tarife modelul Veolia
Asistență pentru biroul Randstad transport public
Scăderea veniturilor în Connexion
Configurarea și utilizarea panoului de satisfacție a clienților
Sondajul pasageri în Noord-Brabant
Evaluarea transportului public gratuit
Audit pasageri-kilometri Almere/Connexion
Monitorizarea veniturilor din utilizarea smartcard în transportul public în regiunea
urbană a Amsterdamului
Efectele schimbării prețurilor la biletele Veolia Limburg
Trusa Băncii Mondiale privind transportul de marfă
Civitas - Renaștere
Retrack
Situția și perspectivele pieței de transport feroviar
Extinderea și actualizarea indicilor IRU
Soluție pe termen scurt Modelul olandez de transport de mărfuri
Scanare rapidă a scenariilor pentru transportul feroviar
Logistica de audit Indonezia
SPOET Ucraina
Servicii de recepție portuare Studiul Croația
Calculule privind capacitatea de monitorizare sistem IWT înființat de CCR 2006,
2007
Studiu privind smartcardurile pentru Transportul Public
Analiza impactului crizei financiare actuale pe căile navigabile interioare ale UE
Sectorul Transport
Asistență tehnică pentru PERS (Serbia)
Transport intermodal din Serbia - II
Strategia container în Havre
RSC Vlissingen
Volumele de transport Belgia
Transalpine_APES
Transalpin-SWIMS
Porturile și conexiunile lor în cadrul TEN-T
Eurail

0 5 2

Drumul drept către siguranță

Dacă sunteți în căutarea unui partener de cursă lungă care să vă garanteze o acoperire completă și personalizată, atunci ați ajuns în locul potrivit.

Vă așteaptă o echipă dinamică și experimentată care urmărește excelența în tot ceea ce face.



Str. Ienachița Văcărescu 60
Sector 4, București
Tel/Fax: +4021.336.66.01
office@vectorbroker.ro
<http://www.vectorbroker.ro>

Aplicația TIR EPD

Stimați Membri,

Vă informăm că IRU a pus la dispoziție gratuit pentru utilizatorii de carnete TIR aplicația TIR-EPD cu ajutorul căreia puteți completa și trimite la vamă declarația vamală TIR în format electronic.

Ce câștigați prin utilizarea aplicației TIR-EPD?

1. **Timp** – nu mai așteptați completarea de către comisionarul vamal
2. **Bani** – nu mai achitați serviciul efectuat de către comisionarul vamal, utilizarea aplicației TIR-EPD este gratuită
3. **Confidențialitatea** datelor referitoare la transporturile efectuate

Ce vă trebuie?

1. Un calculator conectat la Internet , cu Internet Explorer
2. Contul de acces în aplicație, furnizat de UNTRR membrilor, în urma unei cereri din partea dvs.
3. Carnetul TIR completat și eventuale alte documente însoțitoare

Exista limitări?

Țara și biroul vamal de plecare sau de intrare în UE – primul birou vamal la care mergeți, unde va fi trimisă declarația vamală electronică poate fi deocamdată una dintre țările: BULGARIA, ESTONIA, FINLANDA, POLONIA, REPUBLICA CEHA, ROMANIA, SLOVACIA, SLOVENIA, UNGARIA.

Sistemul TIR-EPD este în continuă extindere.

The screenshot shows the UNTRR TIR-EPD application interface. At the top, it says 'UNTRR TIR-EPD Birouri vamale de plecare si destinatie'. Below this, there is a section titled 'Selectati birourile vamale' with a double-headed arrow. The form contains several dropdown menus with yellow highlights:

- Tara in care TIR-EPD e necesar sa fie trimis: Romania
- Biroul vamal de plecare/intrare: BUCURESTI / ANTREPOZITE/DJAOV ILFOV (ROBU1200)
- Tara destinatie/ de iesire: Austria
- Biroul vamal de destinatie/iesire: Bad Radkersburg / Zollstelle Bad Radkersburg (AT700600)
- No VPN: P1

Dacă sunteți interesați să utilizați aplicația și doriți asistență, sunați la UNTRR, tel. 021.336.77.88. Persoane de contact: dna. Adriana Avram (e-mail: Adriana.Avram@untrr.ro) și dna. Roxana Bugiu (e-mail: Roxana.Bugiu@untrr.ro)

Studiul UNTRR

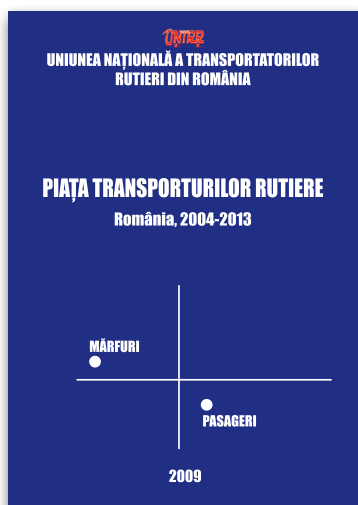
„Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013”

CÂT DE MARE ESTE PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE DE MARFĂ ȘI PERSOANE DIN ROMÂNIA?

CE AMENINȚĂRI, OPORTUNITĂȚI SAU CE TENDINȚE SUNT PE PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE?

CÂTE FIRME DE TRANSPORT MARFĂ EXISTĂ ÎN ROMÂNIA? DAR DE TRANSPORT PERSOANE?

CUM VA ARĂTA PIAȚA TRANSPORTURILOR ÎN 2010 SAU 2011 DAR.....ÎN 2012?



Din dorința de a răspunde acestor întrebări dar și pentru a avea o prezentare agregată a pieței transporturilor rutiere în context macro și micro economic, a fost realizat Studiul **UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013”**.

Studiul prezintă piața transporturilor rutiere de marfă din România, piața transporturilor rutiere de persoane, priorități de creștere, oportunități și opțiuni strategice dar și previziuni pentru perioada 2009 – 2013.

Studiul UNTRR „**Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013**” poate fi folosit pentru previzionarea activității de transport și dimensionarea pieței din România și pentru realizarea de analize comparative pentru propriul business, analize SWOT dar și pentru evaluarea oportunităților și barierelor de intrare sau ieșire de pe piață.

De asemenea studiul prezintă analiza comparativă a pieței din România cu piața transporturilor rutiere din Uniunea Europeană.

Studiul este fundamentat cu date statistice și indicatori economici din surse oficiale și este un instrument util atât pentru companiile de transport dar și pentru companiile cu activitate conexă sectorului transporturilor rutiere, precum distribuitori de vehicule comerciale, bănci, companii de leasing sau furnizori de servicii de logistică.

Studiul completează seria de măsuri adoptate de UNTRR în 2009 pentru a sprijini companiile de transport rutier din România și încă o dovadă a faptului că UNTRR rămâne consecventă misiunii sale, aceea de a fi lider în furnizarea de servicii relevante cu valoare adăugată către comunitatea transportatorilor naționali și internaționali din România.

Pentru informații suplimentare privind Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013” și pentru comenzi vă rugăm să ne contactați la numărul de telefon 021.336.77.88.

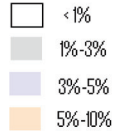
EXTRAS din Studiul Piața Transporturilor - realizat de UNTRR în 2009

Analiza transportului rutier de persoane, la nivel regional/județean

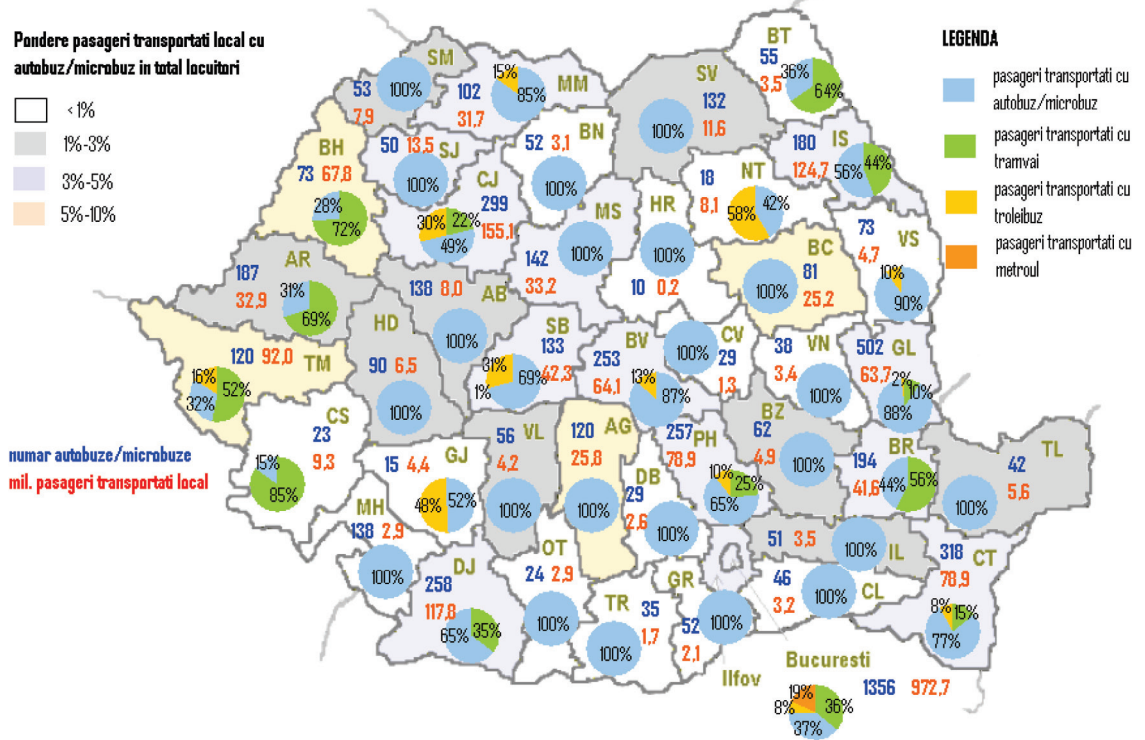
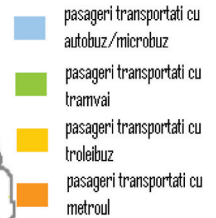
În București (970 mil.), Cluj (155,5 mil.), Iași (124,7 mil.) și Timiș (92 mil.) sunt cele mai mari piețe regionale de transport local de pasageri cu autobuze și microbuze.

Analiza regionala a transportului public local / 2008

Pondere pasageri transportati local cu autobuz/microbuz in total locuitori



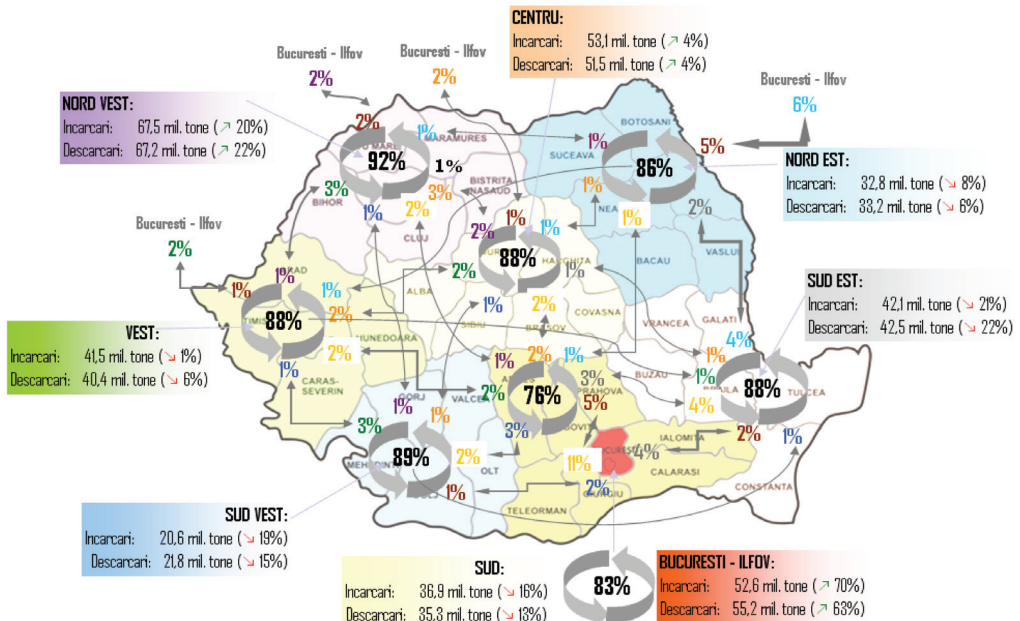
LEGENDA



4.3.4. Analiza transportului rutier de mărfuri, la nivel regional / județean

Principalele fluxuri de mărfuri la nivel național sunt originate din regiunile Sud și București – Ilfov.

Transportul rutier de marfuri in Romania / analiza regionala / 2008



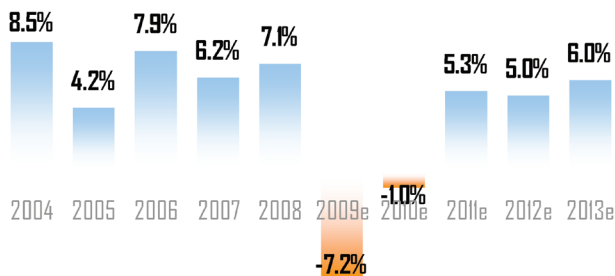
2.4.1. PIB, structură și evoluție, 2004 – 2008. Prognoze, 2009 – 2013

Potrivit datelor INS, economia României a crescut într-un ritm susținut în ultimii 5 ani.

Pentru anul 2009 estimăm o scădere de 7,2% a PIB, iar în 2010 o revigorare se va simți din Sem. 2.

Dacă gradul de absorbție al fondurilor UE va fi ridicat, economia României ar putea să revină la rate de creștere reală de 5-6% începând cu anul 2011. O creștere record de peste 9% s-ar putea înregistra în anul 2015.

Evoluții și prognoze PIB, în termeni reali, 2004 - 2013



e – estimat

Surse: INS, InterBiz (scenariu realist)

Prognoze, 2009 – 2013

Deși vor fi 2 ani de scădere, în următorii 5 ani, cel mai dinamic sector va fi tot cel al construcțiilor, urmat de servicii și industrie.

Previzionarea PIB, pe sectoare, 2009 - 2013

Sector	2008	2009	2010	2011	2012	2013	mld. €
Agricultura, silvicultura, piscicultura	8,8	6,6	6,7	7,3	7,5	7,8	-2,4%
Industria	31,3	22,1	22,4	26,7	30,7	33,3	1,3%
Construcții	14,4	10,7	11,0	13,3	15,6	18,4	5,0%
Servicii	67,7	58,4	60,0	71,2	81,2	90,3	5,9%
Impozite pe produse	14,7	13,6	14,3	17,1	18,6	20,2	6,6%
Total PIB	136,8	111,4	114,4	135,7	153,4	170,0	4,4%

Surse: InterBiz | research & consulting (scenariu realist)

În perioada analizată, ponderea sectorului construcțiilor în PIB va crește de la 10,5% în 2008 la 10,8% în 2013, iar serviciile vor avea tot trend ascendent.

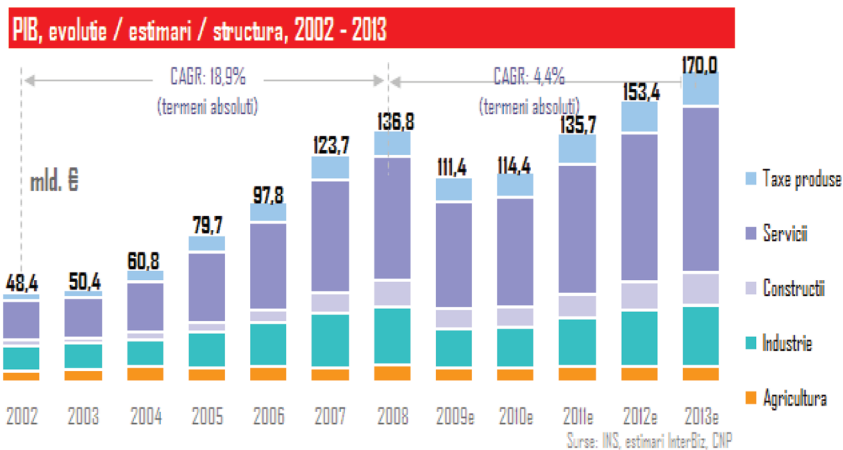
Structura PIB pe sectoare, 2008 – 2013 ponderi

Sector	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agricultura, silvicultura, piscicultura	6,5%	6,0%	5,9%	5,4%	4,9%	4,6%
Industria	22,9%	19,8%	19,6%	19,7%	20,0%	19,6%
Construcții	10,5%	9,6%	9,6%	9,8%	10,2%	10,8%
Servicii	49,5%	52,4%	52,4%	52,5%	52,9%	53,1%
Impozite pe produse	10,7%	12,2%	12,5%	12,6%	12,1%	11,9%
Total PIB	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Surse: InterBiz | research & consulting (scenariu realist)

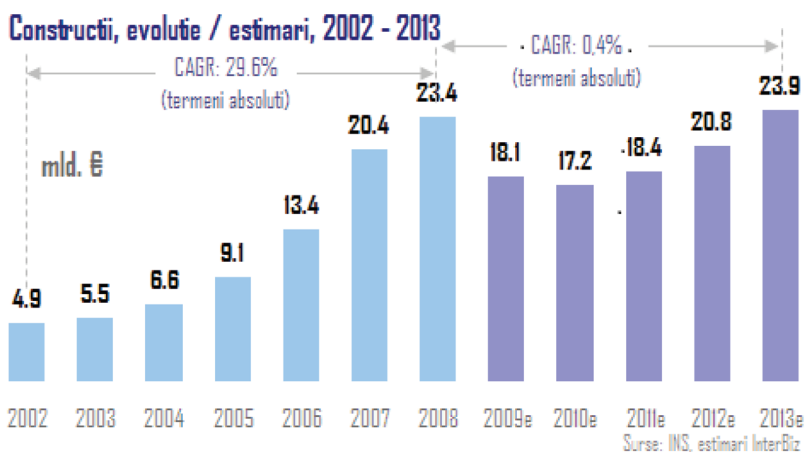
Pentru următorii ani, sectoarele cheie ale economiei românești vor fi serviciile și construcțiile.

Industria va avea un trend mai mare de creștere după finalizarea proiectelor de infrastructură și atragerea de noi investitori străini, adică nu mai devreme de 2014-2015.



Construcții: scădere în 2009 și 2010. Revenire în 2011

- Cele mai recente date ale INS indică o creștere a/a de 26% în 2008, ritm mai scăzut decât în 2007 (\nearrow 33%).
- Pentru anii 2009 și 2010 estimările InterBiz indică \searrow 15-16%, respectiv \searrow 3-4%, în lei.
- Revenirea pieței nu poate apărea mai devreme de S2 2010, iar efectele se vor vedea din anul 2011

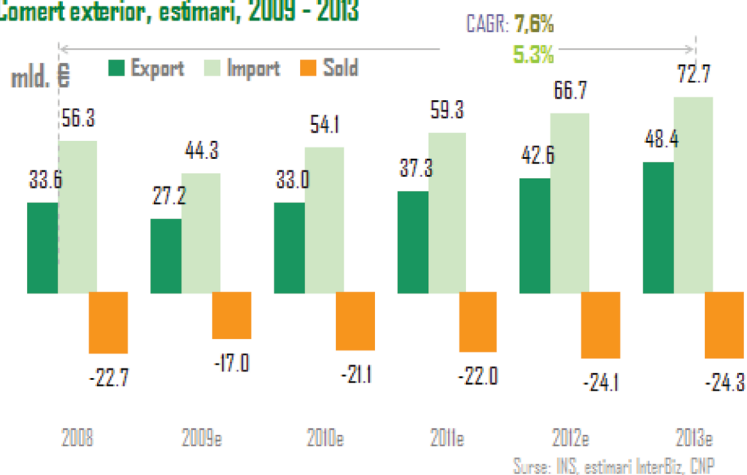


Previțiuni

Până în anul 2013, atât exporturile, cât și importurile vor crește cu peste 5%/an, cu excepția anului 2009 când se va înregistra o scădere.

Soldul balanței comerciale se va diminua numai în perioada 2009 – 2010, dar pe termen mediu și lung România va rămâne o țară importatoare pentru că produsele autohtone nu sunt competitive pe piața unică europeană.

Comert exterior, estimari, 2009 - 2013



În următorii 5 ani, estimăm ca piața transportului rutier de marfă va crește cu 6,1%/an, în milioane tone-km, și cu 5,1% / an, în valoare. Principala piață în creștere va fi transportul național, iar în transportul internațional prețurile vor continua să scadă.

Previzionarea transporturilor rutiere de mărfuri, pe rute, 2009 – 2013

- varianta realista -

Rute	2008	2009e	2010e	2011e	2012e	2013e	CMA
Milioane tone-km							
National	23.183	19.640	20.450	25.700	29.960	34.220	8,1%
International, din care:	43.466	32.170	32.595	39.460	47.310	55.330	4,9%
Import	29.132	22.263	22.240	26.530	31.710	36.360	4,5%
Export	13.238	9.047	9.255	11.580	13.980	17.110	5,3%
Alte transporturi int'l	1.096	860	1.100	1.350	1.620	1.860	11,2%
TOTAL	66.649	51.810	53.045	65.160	77.270	89.550	6,1%
Milioane €							
National	739	524	608	774	918	1.052	7,3%
International, din care:	2.096	1.383	1.421	1.838	2.218	2.583	4,3%
Import	1.472	961	983	1.285	1.550	1.792	4,0%
Export	546	355	361	456	555	663	4,0%
Alte transporturi int'l	78	67	77	96	113	128	10,4%
TOTAL	2.835	1.907	2.029	2.612	3.135	3.635	5,1%

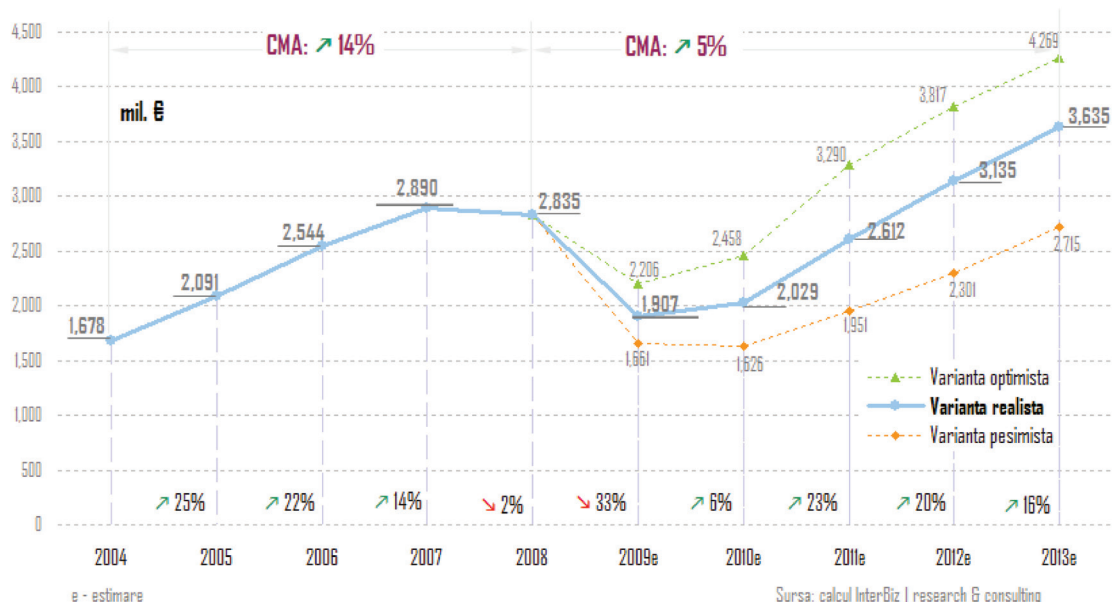
Sursa: InterBiz

Menționăm că am luat în calcul numai transportul specializat de mărfuri, întrucât este greu de estimat care vor fi strategiile adoptate de firmele nespécializate pe transport (firmele de logistică și casele de expediții). În actuala situație de criză acestea ar putea să aleagă între externalizarea și internalizarea serviciilor de transport, în funcție de beneficiile pe care le-ar putea avea. Este posibil ca mai degrabă casele de expediții să internalizeze servicii de transport, în timp ce firmele de logistică să le externalizeze. În orice caz, transportul simplu va dispărea, iar firmele care au numai activitate de transport ar trebui să se gândească la diversificare sau să iasă de pe piață.

Scenariul nostru de previzionare poate fi influențat de evoluția cursului de schimb sau stagnarea piețelor ținte la un nivel scăzut pe fondul neîncrederii în economie, dar trendul nu va fi influențat semnificativ.

În punct de vedere al numărului de firme estimăm ca în 2009 va scădea cu ~ 35%.

Evoluția și previzionarea transportului rutier de marfuri / valoare / 2004 - 2013



Bilete în ofertă specială:

€ 250
călătorie, preț net

Ne face plăcere să anunțăm stimații noștri Parteneri, că oferim bilete ROLA solo (tur) pe trenurile noastre speciale la prețul special de € 250,-

Trenurile noastre speciale actuale:

Szeged-Wels:

41314 (13.10 h): joi

41302 (23.50 h): joi

41318 (19.50 h): vineri

Wels-Szeged:

41311 (08.00 h): luni

41307 (01.00 h): marți

41311 (08.00 h): marți

La trenurile speciale incluse în oferta de față nu se pot aplica alte rabaturi, sau reduceri.

La întoarcere, Trenurile Speciale pot fi utilizate cu bilet retur, dar în acest caz nu există posibilitatea aplicării altor rambursări.

**OFERTA ESTE VALABILĂ
DIN 16.07.2010 PÂNĂ
LA RECHEMARE,
SAU PÂNĂ CEL
TÂRZIU 31.08.2010.**

Pentru informații suplimentare vă rugăm să vă adresați oficiului nostru, respectiv, urmăriți cu atenție site-ul Hungarokombi:

www.hungarokombi.hu

Tel: +36 1 224 0570

Fax: +36 1 224 0575

e-mail: rola@hungarokombi.hu

*Bilet special-mai ieftin, decât pe cale rutieră!
Rentează pentru toți!*

Sanțiunile prevăzute de rezoluția Consiliului de Securitate al ONU 1929 (2010) privind neproliferarea

- sanțiuni privind activitățile nucleare:

- *par. 7:* Statele Membre ONU (SM) vor interzice investițiile realizate pe teritoriul lor, de către Iran, cetățeni sau entități iraniene sau aflate sub jurisdicție iraniană, sau persoane sau entități acționând în numele, la comanda acestora, sau deținute ori controlate de acestea, privind activități comerciale implicând extragerea uraniului, producerea sau utilizarea materialelor și tehnologiilor nucleare cuprinse în documentul INFCIRC/254/rev.9/Part 1

- sanțiuni privind armele:

- *par. 8:* interzicerea furnizării, vânzării sau transferului către Iran de tancuri, vehicule de luptă, sisteme de artilerie de calibru mare, aeronave și elicoptere de luptă, nave de război, rachete sau sisteme de rachete, ori componente ale acestora, precum și a asistenței tehnice sau financiare pentru arme și materiale conexe; SM vor manifesta vigilență și reținere în furnizarea, vânzarea, transferul, fabricarea, întreținerea și utilizarea tuturor acestor arme și materiale conexe

- *par. 9:* SM vor preveni transferul de tehnologie sau asistență tehnică legată de rachete balistice către Iran

- listări suplimentare de persoane și entități:

- *par. 10:* restricții de călătorie pentru persoanele incluse în anexa I a acestei RCS, în anexele C, D și E ale RCSONU 1737 (2006), anexa I a RCSONU 1747 (2007), anexele I și II ale RCSONU 1803 (2008) sau desemnate de CSONU sau de Comitetul de sanțiuni în baza par. 10 din RCSONU 1737 (2006)

- *par. 11:* înghețarea fondurilor pentru persoanele și entitățile incluse în anexa I, precum și a celor acționând în numele, la comanda acestora, sau deținute ori controlate de acestea, inclusiv prin metode ilicite, precum și pentru persoanele și entitățile despre care CS ONU sau

Comitetul de sanțiuni au stabilit că au ajutat persoane sau entități listate să ocolească sau să violeze RCSONU

- *par. 12:* înghețarea fondurilor IRGC și indivizilor sau entităților asociate cu aceștia (anexa II) și celor acționând în numele, la comanda acestora, sau deținute ori controlate de aceștia, inclusiv prin metode ilicite; SM vor manifesta vigilență asupra tranzacțiilor care implică IRGC și care ar putea contribui la activitățile de proliferare nucleară sau balistice ale Iranului

- *par. 13:* sunt înlocuite listele de bunuri legate de programele nuclear și balistic, interzise la importul din și exportul către Iran, și a celor supuse regimului de autorizare, SM fiind invitate să aplice restricții și la comerțul cu alte bunuri, dacă acestea pot contribui la dezvoltarea programului nuclear și balistic

- sanțiuni privind transporturile:

- *par. 14:* SM vor inspecta toate încărcăturile din și către Iran, în porturile și aeroporturile lor, dacă există indicii temeinice că transportă bunuri interzise

- *par. 15:* SM pot solicita inspectarea navelor în marea liberă, cu consimțământului statului de pavilion, dacă există indicii temeinice că transportă bunuri interzise, urmând să raporteze Comitetului cu privire la rezultatele inspecțiilor și a cooperării celorlalte state implicate, în termen de 5 zile lucrătoare (par. 17)

- *par. 16:* SM sunt autorizate să confişte și să dispună de bunurile interzise identificate în urma inspecțiilor

- *par. 18:* SM vor interzice furnizarea serviciilor de alimentare sau a altor servicii, către vasele deținute sau contractate de Iran, dacă există indicii temeinice că transportă bunuri interzise. Sunt instituite excepții umanitare și nu vor fi afectate activitățile economice legale.

- *par. 19:* înghețarea fondurilor entităților IRISL (anexa III) și persoanelor și entităților acționând în numele, la comanda acestora,

sau deținute ori controlate de IRISL, sau despre care Consiliul sau Comitetul de sancțiuni au stabilit că au ajutat persoane sau entități listate să ocolească sau să violeze RCSONU

- sancțiuni financiare / comerciale:

- *par. 21:* interzicerea furnizării de servicii financiare, inclusiv de asigurare și reasigurare sau transfer de orice fonduri sau resurse financiare dacă există indicii temeinice că aceste servicii, bunuri sau resurse ar putea contribui la activitățile nucleare și balistice ale Iranului, inclusiv prin înghețarea fondurilor și a resurselor economice legate de asemenea programe și activități, precum și monitorizarea sporită pentru prevenirea tuturor acestor tranzacții

- *par. 22:* SM vor solicita tuturor persoanelor fizice și juridice de sub jurisdicția sau de pe teritoriul lor să manifeste vigilență în desfășurarea de afaceri cu entități iraniene, inclusiv cele aparținând IRGC și IRISL, precum și cu cele acționând în numele, la comanda

acestora, sau deținute ori controlate de acestea, inclusiv prin metode ilicite, dacă există indicii temeinice că acele afaceri ar putea contribui la activitățile nucleare sau balistice cu violarea RCSONU

- sancțiuni bancare:

- *par. 23:* interzicerea deschiderii de noi filiale, sucursale sau reprezentanțe ale băncilor iraniene, pe teritoriile SM, interzicerea băncilor iraniene de a dezvolta noi parteneriate, participare în sau stabilirea ori menținerea de relații de corespondență cu bănci din jurisdicția SM, pentru prevenirea furnizării de servicii financiare, dacă există indicii temeinice că aceste activități ar putea contribui la activitățile nucleare și balistice ale Iranului

- *par. 24:* SM vor interzice instituțiilor financiare de pe teritoriul lor să deschidă reprezentanțe, sucursale sau conturi bancare în Iran dacă există indicii temeinice că aceste servicii ar putea contribui la dezvoltarea activităților nucleare sau balistice

**„Drumurile noastre toate!“
Se vor întâlni vreodată cu
autostrăzile din UE?**



În această rubrică dorim să prezentăm transportatorilor și publicului larg, inclusiv autorităților, situații actuale întâlnite pe drumurile din România. Astfel transportatorii vor cunoaște mai bine zonele periculoase și vor putea evita pericolele, până autoritățile vor putea reacționa. Gropi, denivelări, marcaje rutiere necorelate sau expirate (după terminarea lucrărilor, cel mai frecvent dungile galbene pentru devierea circulației rămân pe șosea) sunt elemente care pun în pericol viața și siguranța celor din trafic.

Așteptăm pozele dumneavoastră cu situații întâlnite pe drumurile din România pe adresa office@untr.ro pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!“



TÂRGURI ȘI EXPOZIȚII

ALBANIA – Tirana

24 – 27 Septembrie - **Târgul Internațional Agro - Alimentar – “AGROBUSINESS 2010”** pentru toate domeniile legate de agricultura și de industria alimentară.

Evenimente TURCIA

PERIOADA		NUME EVENIMENT	PRINCIPALE GRUPE PRODUSE/ SERVICII	TIP EVENIMENT
8/25/2010	8/30/2010	15.Afyonkarahisar VICTORY FAIR	FOOD, CONSTRUCTION AGRICULTURE, FURNITURE, TEXTILE, AUTOMOTIVE	General Fair
8/27/2010	9/5/2010	IZMIR INTERNATIONAL FAIR	HEALTH, FOOD, AUTOMOTIVE, TRADE VEHICLES, CONSTRUCTION EQUIPMENT, MACHINERY, FURNITURE, FINANCE, COMMUNICATION, IT TECHNOLOGIES	International General Fair
8/27/2010	9/5/2010	IZMIR INTERNATIONAL FAIR	HEALTH, FOOD, AUTOMOTIVE, TRADE VEHICLES, CONSTRUCTION EQUIPMENT, MACHINERY, FURNITURE, FINANCE, COMMUNICATION, IT TECHNOLOGIES	International General Fair
9/10/2010	9/19/2010	AUTO-MOTO SHOW ANKARA	AUTOMOBILE, MOTORBIKE ACCESSORIES	Trade Fair
9/14/2010	9/19/2010	GOF'10-GAZIANTEP AUTOMOTIVE, COMMERCIAL VEHICLES AND MOTORCYCLE FAIR	AUTOMOTIVE, COMMERCIAL VEHICLES, MOTORCYCLE, ACCESSORIES, GARAGE EQUIPMENTS, PETROL STATION	Trade Fair
9/16/2010	9/19/2010	ISTANBUL PACKAGING FAIR 16. INTERNATIONAL PACKAGING INDUSTRY FAIR	PACKAGING INDUSTRY	International Trade Fair
9/28/2010	10/3/2010	DİYARBAKIR AUTOSHOW 2010 2ND AUTOMOBILE, COMMERCIAL VEHICLE, MOTORCYCLE, BICYCLE AND ACCESORIES FAIR	AUTOMOBILE, COMMERCIAL VEHICLE, MOTORCYCLE, BICYCLE	Trade Fair

30 Septembrie – 3 Octombrie – Târg Internațional de Mobilă, produse din lemn, artizanat și echipamente pentru prelucrarea lemnului “ALBREX 2010”.

28 - 30 Octombrie - Expoziția “ALMEX” pentru tehnică militară, produse și materiale adiacente.

25 - 30 Noiembrie - Târgul Internațional Tirana - a 20-a ediție - pentru materiale de construcții, mașini, aparate, echipamente și materiale mecanice, electrotehnice și electronice, cu precădere pentru dezvoltarea energiei și utilizării eficiente a energiei, protecția mediului și a sănătății locuitorilor, tehnologii de vârf în domeniul telecomunicațiilor și societății informaționale.

GERMANIA, Hanovra

Cel de-al 63-lea Târg de Vehicule Comerciale IAA în perioada 23-30 septembrie 2010, la Hanovra, Germania. <http://www.iaa.de/>

	LOC	ORAȘ	ORGANIZATOR	ADRESĂ	WEB	E-MAIL
	Kültürpark Belediye Fuar Alanı	Afyonkarahisar	ART Fuar Org.Tic.Ltd. Şti.	Afyonkarahisar	www.startfuarcilik.com.tr	info@startfuarcilik.com.tr
r	Uluslararası İzmir Fuar Alanı	İzmir	İZFAŞ İzmir Fuarcılık Hizmet. Kültür ve Sanat İşleri. Tic.A.Ş	Kültürpark - İZMİR	www.izmirfair.com.tr	info@izmirfair.com.tr
r	Uluslararası İzmir Fuar Alanı	İzmir	İZFAŞ İzmir Fuarcılık Hizmet. Kültür ve Sanat İşleri. Tic.A.Ş	Kültürpark - İZMİR	www.izmirfair.com.tr	info@izmirfair.com.tr
	Atatürk Kültür Merkezi 1.Nolu Alan	Ankara	CNR Ekspo Fuarcılık A.Ş.	Kazım Karabekir Cad. Ulus - ANKARA	www.cnrexpo.com	ali.polat@cnr.net
	OFM Ortadoğu Fuar Merkezi	Gaziantep	Forza Fuarcılık ve Organizasyon Hizmetleri A.Ş.	Gaziantep	www.forzafuar.com.tr	info@forzafuar.com.tr
	Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi	İstanbul	1-Tüyap Fuarcılık A.Ş. 2- Tüyap Tüm Fuarcılık Yapım A.Ş.	Beylikdüzü - İSTANBUL	www.tuyap.com.tr	tuyap@tuyap.com.tr
	Diyarbakır Fuar ve Kongre Merkezi	Diyarbakır	Tüyap Tüm Fuarcılık Yapım A.Ş.	Üçkuyular Mevkii Ergani Karayolu 10.km DİYARBAKIR	www.tuyap.com.tr	tuyapdiyarbakir@tuyap.com.tr