

# Info

SUPLIMENT

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

MAI 2009



**NEA**  
a member of Panteia

**Evoluția nivelului costurilor pentru  
transportul rutier  
intern de mărfuri în 2008 și 2009**

**Evoluția nivelului costurilor pentru  
transportul rutier internațional  
de marfă în 2008 și 2009**

**Indice al costurilor 2008/2009 pentru  
activitățile conexe transportului**

**W. Mars**

Acest studiu a fost realizat pentru: Consiliul de Administrație al Fundației NIWO.  
Identificare R20080217/30389000/WMA/GJO Zoetermeer, octombrie 2008.

© Utilizarea de cifre și/sau text din acest raport este permisă, cu condiția ca sursa să fie menționată clar.  
Multiplicarea este permisă exclusiv după primirea aprobării în scris a NEA și NIWO.

## Cuprins

1. Introducere
2. Evoluția costurilor
  - 2.1. Evoluția salariilor și a prețurilor în 2007-2008 și estimare 2009
  - 2.2. Creșteri ale costurilor pe segment de piață
3. Structura creșterilor de costuri
4. Congestionare și accesibilitate

### ANEXE

1. EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2008
2. EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI ESTIMATE A NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2009
3. MODIFICARE A COSTURILOR CA URMARE A MODIFICĂRII PREȚULUI MOTORINEI
4. REZULTATE ȘI ESTIMARE 2008
5. PROPORȚIA COSTURILOR LUATĂ ÎN CONSIDERARE

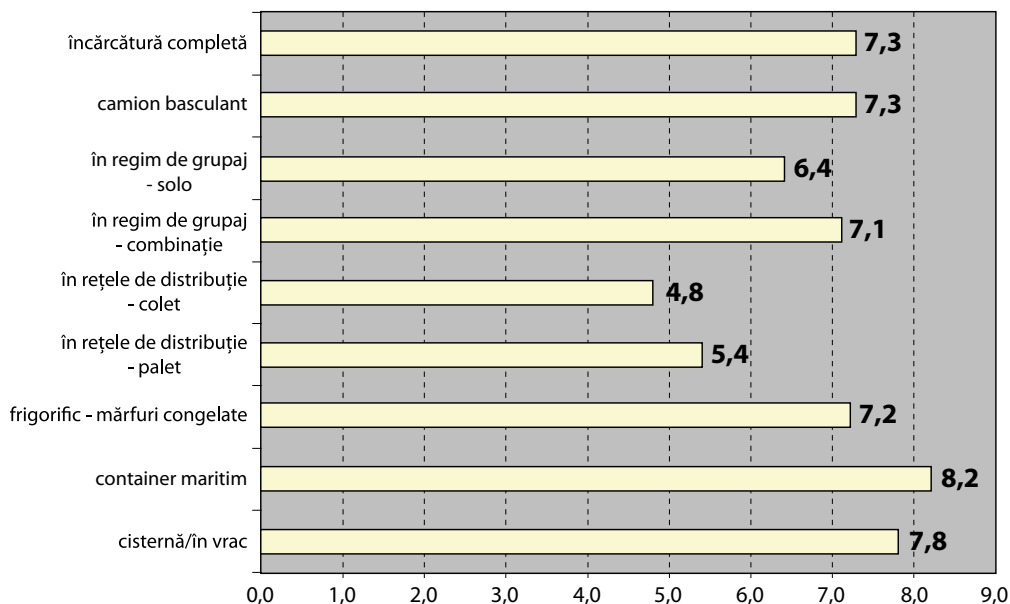
# Rezumat

## Rezultate 2008 (inclusiv congestiunea traficului)

Creșterea costurilor în 2008 în raport cu 2007 pentru transportul rutier intern de mărfuri variază între 4,8% (în rețele de distribuție) și 8,2% (transport de containere maritime).

Figura 1.1 prezintă creșterea costurilor în 2008 în raport cu 2007 pentru segmentele analizate.

**Figura 1.1 Creșterea costurilor (în %) în transportul rutier intern de mărfuri, inclusiv congestiunea - rezultate 2008 în raport cu 2007**



Sursă: NEA

Cea mai importantă modificare a prețului a apărut în special la costul combustibilului (+21,7%). Costurile salariale ale conducătorilor auto au crescut în medie cu 3,2%, iar costurile de amortizare a parcului auto au crescut cu 3,6%.

## Congestionare

Creșterile de costuri anuale, suplimentare, determinate de creșterea congestiunii și de scăderea accesibilității, pentru șapte sectoare, sunt prezentate în tabelul 1.1.

**Tabel 1.1 Creșterea costurilor (în %) ca urmare a creșterii congestiunii și a scăderii accesibilității**

Segment de piață						
Încărcătură completă	Camioane basculante	În regim de grupaj	În rețele de distribuție	Frigorific - mărfuri congelate	Container maritim	Cisternă/în vrac
0,55	0,48	0,65	0,97	0,58	0,61	0,55

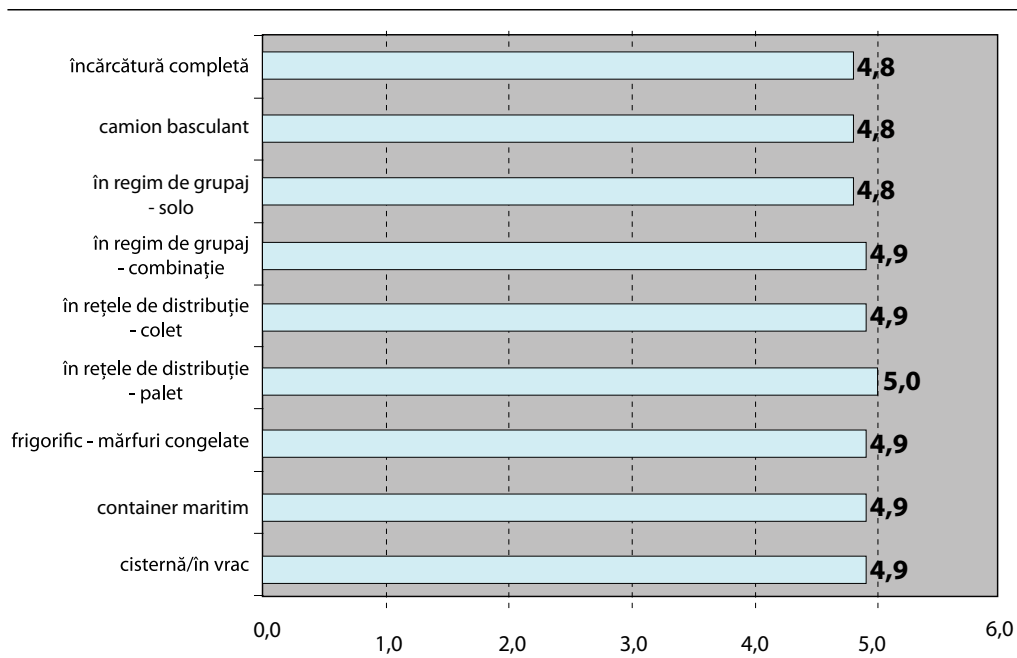
Sursă: NEA

*Majorarea costurilor determinate de congestionare este redată, în cadrul acestui raport, ca o creștere suplimentară a costurilor în procente, pe bază anuală. În practică, se pare că o mică parte a transportatorilor înțelege greșit că, dacă NEA estimează creșterea suplimentară a congestionării la, de exemplu, 0,55% (transport încărcătură completă), atunci NEA estimează costurile totale ale congestionării la 0,55%. Procentul total ocupat de congestionare în prețul de cost este de fapt mult mai mare. Dacă transportatorul face un calcul al prețului de cost, acesta trebuie să țină cont de congestionare și de măsurile pe care le adoptă pentru a putea evita congestionarea cea mai gravă. Măsurile pot fi, printre altele, să se pornească la drum mai devreme și/sau să se ocolească blocajele din circulație, parcurgându-se astfel un număr mai mare de kilometri. La calculul prețului de cost trebuie să se țină cont de viteza redusă ca urmare a congestionării, alte ore de pornire și kilometri de ocolire. Asta înseamnă că, dacă un transportator își bazează calculul pe situația reală în care se desfășoară transportul, costurile existente ale congestionării vor fi incluse în calcularea prețului de cost. Transportatorii care nu țin cont de congestionare în calculul prețului de cost și care stabilesc un preț de cost prea scăzut luând în considerare viteze ridicate de deplasare, își ajustează eronat costurile pentru congestionare (de exemplu cu 0,55%).*

### **Estimare 2009 (inclusiv congestiunea)**

Creșterea estimată a costurilor în 2009 în raport cu 2008 pentru transportul rutier intern de mărfuri variază între 4,8% și 5,0%. Figura 1.2 prezintă creșterea estimată a costurilor pentru 2009 în raport cu 2008 pentru toate segmentele analizate.

**Figura 1.2 Creșterea costurilor (în %) în transportul rutier intern de marfă, inclusiv congestiunea - estimare 2009 în raport cu 2008 -**



Sursă: NEA

Majorări ale prețurilor sunt așteptate, printre altele, la următoarele elemente ale costurilor:

- costuri salariale + 3,7 %<sup>1</sup>
- costuri pentru combustibil + 5,1 %
- reparații și întreținere + 3,5 %
- costuri pentru dobândă vehicu + 14,8 %

Majorarea prețurilor pentru celelalte costuri, cu excepția impozitului pentru autovehicule, se bazează pe inflația preconizată de 3,3% în 2009. Impozitul pentru autovehicule va fi majorat, conform previziunilor, la 1.01.2009, cu 1,7%.

<sup>1</sup> La momentul în care a fost publicat acest raport nu erau încă încheiate negocierile privind un nou CCM (Contract Colectiv de Muncă) între asociațiile profesionale și sindicate. Aceasta înseamnă că nu este clar când se va ajunge la un acord și cât de mult vor evolua costurile salariale pentru anul 2009. Pentru evoluția costurilor salariale pentru 2009 s-a pornit în acest raport de la cifrele Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (CPB).

De îndată ce se va ajunge la un acord privind un nou CCM, NEA va stabili care este devierea de la estimarea CPB folosită în acest raport. Dacă din această comparație va rezulta o diferență mare, este posibil să se decidă împreună cu NIWO publicarea unui nou raport revizuit.

# 1. Introducere

Acest raport, întocmit anual de către NEA, furnizează informații detaliate privind evoluția prețurilor reflectată în costuri în transportul rutier intern de mărfuri. Pe lângă datele referitoare la evoluțiile costurilor înregistrate în anul 2008, sunt menționate de asemenea previziunile pentru 2009.

NEA folosește informații privind proporțiile medii reprezentate de costuri în diversele segmente de piață pentru a determina modificărilor intervenite în nivelul costurilor. Proporțiile luate în considerare sunt bazate pe calculele actualizate ale prețului de cost.

- *Evoluțiile costurilor pentru anul 2009, redate în acest raport, sunt bazate pe prognoze. Evoluțiile costurilor pentru anul 2008 în baza prognozelor din raportul din anul trecut sunt comparate cu evoluțiile costurilor realizate în 2008 (vezi anexa 4).*
- *Cifrele evoluției costurilor redate în acest raport sunt reflecția unui sondaj reprezentativ realizat la societățile de transport, pentru fiecare segment de piață sau sector. Structura costurilor unei societăți individuale de transport se poate abate de la structura medie a costurilor pe segment de piață din acest raport. Astfel dimensiunile evoluției costurilor unei societăți individuale se poate abate de la evoluția medie stabilită a costurilor.*
- *Evoluția capricioasă a costurilor pentru combustibil este greu de pronosticat. Între timp, multe societăți de transport folosesc o clauză privind combustibilul. Efectele evoluției costurilor combustibilului pot fi determinate la nivel de societate (vezi anexa 3). Alte modificări imprevizibile ale cheltuielilor pot influența evoluția costurilor.*
- *NEA își asumă responsabilitatea pentru evoluțiile costurilor redate în acest raport.*

## **Surse folosite**

Pentru calculul evoluției survenite prețurilor în cazul costurilor totale, se folosesc evoluțiile ponderate ale tipurilor separate de costuri. Pentru creșterile preconizate ale costurilor în 2009, NEA pornește de la estimările CPB, publicate în Perspectivele Macro Economice 2009.

## Ce segmente de piață?

În legătură cu evoluția costurilor în transportul rutier intern de mărfuri se face distincția între șapte segmente de piață, și anume:

- *Transport cu încărcătură completă*; transport care pentru fiecare cursă are un beneficiar, o adresă de încărcare și una sau mai multe adrese de descărcare.
- *Transport cu camioane basculante/ transcontainer*; transport cu vehicule basculante sau vehicule echipate pentru transportul containerelor.
- *Transport în regim de grupaj*; transport care pentru fiecare cursă are diverși beneficiari și multe adrese de descărcare. Aici se face distincția între un vehicul solo și o combinație (camion/remorcă; cap tractor/semiremorcă).
- *Transport în rețele de distribuție*; transport de distribuție realizat prin intermediul unei rețele de colectare și distribuție. Aici se face distincția între expediții de bunuri în colet și expediții de bunuri în paleți.
- *Transport cu frigorific/mărfuri congelate*; se referă la transportul de bunuri la o temperatură constantă.
- *Transport de containere maritime*; acesta este transportul de containere maritime, încărcate sau goale.
- *Transport în cisternă/în vrac*; transport cu cisterne sau containere-cisternă similare. Aici se înscrie, de exemplu, transportul de produse chimice, produse lichide (uleiuri vegetale, grăsimi și băuturi destinate consumului), ciment și alte produse fără formă lichidă care trebuie transportate în camioane cisternă sau tip siloz.



## 2. Evoluția costurilor

### 2.1 Evoluția salariilor și a prețurilor în 2007-2008 și estimare 2009

**Tabel 2.1 Evoluția nivelului salariilor și prețurilor pe element de cost 2007-2008 și estimare 2009**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de estimare 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>COSTURI AUTO</b>				
Amortizare vehicul	103,6	107,0	3,6	3,3
Dobândă vehicul	104,0	119,4	4,0	14,8
Impozit autovehicule	108,2	110,0	8,2	1,7
Eurovinietă	100,0	100,0	0,0	0,0
Asigurare vehicul	104,5	109,4	4,5	4,7
Anvelope	102,0	105,4	2,0	3,3
Combustibil	121,7	127,9	21,7	5,1
Reparații și întreținere	102,3	105,9	2,3	3,5
Diverse costuri vehicul	102,8	106,2	2,8	3,3
<b>COSTURI PERSONAL ÎN MIȘCARE</b>				
Salariu incl. contribuții sociale	103,2	107,0	3,2	3,7
Indemnizații CCM + alte costuri de personal	102,5	106,0	2,5	3,4
<b>COSTURI SPECIFICE DE TRANSPORT</b>	102,8	106,2	2,8	3,3
<b>COSTURI GENERALE</b>				
Salariu incl. contribuții sociale	103,2	107,0	3,2	3,7
Costuri sediu	102,8	106,2	2,8	3,3
Alte costuri generale	102,8	106,2	2,8	3,3

Sursă: NEA

## 2.2 Creșteri ale costurilor pe segment de piață

Situația de mai jos prezintă evoluția costurilor în perioada 2007-2009. Indicele și modificările procentuale ale costurilor din tabel se referă la evoluțiile medii ale diferitelor tipuri de activități de transport.

În tabelul 2.2 este prezentată evoluția costurilor (cu excepția congestionării) inclusiv evoluția costurilor pentru combustibil.

**Tabel 2.2 Evoluția costurilor inclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (cu excepția congestionării)**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Încărcătură completă</b>	106,7	111,2	6,7	4,2
<b>Camion basculant</b>	106,8	111,4	6,8	4,3
<b>În regim de grupaj</b>				
- solo	105,7	110,0	5,7	4,1
- combinație	106,4	110,9	6,4	4,2
<b>În rețele de distribuție</b>				
- colet	103,8	107,8	3,8	3,9
- palet	104,4	108,6	4,4	4,0
<b>Frigorific/mărfuri congelate</b>	106,6	111,2	6,6	4,3
<b>Container maritim</b>	107,6	112,2	7,6	4,3
<b>Cisternă/în vrac</b>	107,2	111,8	7,2	4,3

Sursă: NEA

Tabel 2.2b prezintă evoluția costurilor, indicele pentru combustibil fiind 100,0. În acest tabel sunt incluse toate evoluțiile costurilor, cu excepția combustibilului.

**Tabel 2.3 Evoluția costurilor exclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (cu excepția congestiunii)**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Încărcătură completă</b>	102,6	105,9	2,6	3,2
<b>Camion basculant</b>	102,6	105,9	2,6	3,2
<b>În regim de grupaj</b>				
- solo	102,8	106,3	2,8	3,4
- combinație	102,7	106,1	2,7	3,3
<b>În rețele de distribuție</b>				
- colet	103,1	106,8	3,1	3,6
- palet	103,0	106,7	3,0	3,6
<b>Frigorific/mărfuri congelate</b>	102,6	106,1	2,6	3,4
<b>Container maritim</b>	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Cisternă/în vrac</b>	102,5	105,8	2,5	3,2

Sursă: NEA

Majorarea costurilor care s-a produs în anul 2008 a fost mai mare decât estimarea prezentată în raportul din septembrie 2007<sup>1</sup>. În anexa 4 sunt redate aceste date sub formă de tabel. Evoluția costurilor pentru combustibil a fost considerabil mai mare decât s-a prevăzut. În tabelul 2.4 este comparată evoluția estimată pentru 2009 cu evoluția estimată pentru 2008 din raportul din septembrie 2007.

**Tabel 2.4 Evoluție estimată 2009 în raport cu evoluția estimată 2008<sup>2</sup>**

	<i>Estimare 2009 în raport cu estimare 2008</i>	
	<i>Cu excepția congestionării</i>	<i>Inclusiv congestionarea</i>
	<i>% modificare</i>	
<b>Încărcătură completă</b>	6,5	7,1
<b>Camion basculant</b>	6,7	7,2
<b>În regim de grupaj</b>		
- solo	5,5	6,2
- combinație	6,2	6,9
<b>În rețele de distribuție</b>		
- colet	3,6	4,6
- palet	4,3	5,3
<b>Frigorific/mărfuri congelate</b>	6,6	7,2
<b>Container maritim</b>	7,3	7,9
<b>Cisternă/în vrac</b>	7,1	7,7

Sursă: NEA

<sup>1</sup> „Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier internațional de mărfuri în 2007 și 2008”, NEA septembrie 2007.

<sup>2</sup> Evoluție rezultată în 2008 minus estimare 2008 (raport septembrie 2007) plus estimare 2009.

### 3. Structura creșterilor de costuri

În acest capitol se efectuează o detaliere pentru a putea înțelege contribuția fiecărui element individual de cost la creșterea totală a costurilor. În structura creșterilor de preț joacă un rol atât evoluțiile categoriilor separate de cost, cât și procentul reprezentat de respectivul cost. Contribuția cea mai importantă la creșterea costurilor o au costurile pentru personalul în mișcare.

**Tabel 3.1 Structura creșterilor de costuri 2009 (în %) pentru transportul cu încărcătură întregă și cu camion basculant/transcontainer**

	<i>Transport cu încărcătură completă</i>	<i>Camion basculant/transcontainer</i>
– Amortizare vehicul	0,311	0,329
– Dobândă	0,398	0,461
– Impozit autovehicule + Eurovinieta	0,009	0,009
– Asigurare	0,140	0,147
– Mijloc de rezervă	0,057	0,040
– Anvelope	0,053	0,097
– Combustibil	1,105	1,139
– Reparații și întreținere	0,162	0,145
– Diverse costuri vehicul	0,001	0,003
– Costuri specifice de transport	0,019	0,025
– Salariu + contr. sociale personal în mișcare	1,406	1,312
– Costuri ședere + alte costuri de personal	0,068	0,064
– Salariu + contr. sociale alt personal	0,261	0,261
– Costuri sediu	0,094	0,094
– Alte costuri generale	0,141	0,141
Total	4,2	4,3

Sursă: NEA

**Tabel 3.1 Structura creșterilor de costuri 2009 (în %) pentru transportul cu încărcătură întreagă și cu camion basculant/transcontainer**

	În regim de grupaj		În rețele de distribuție	
	Solo	Comb.	Colet	Palet
- Amortizare vehicul	0,267	0,316	0,155	0,271
- Dobândă	0,310	0,406	0,200	0,346
- Impozit autovehicule + Eurovinietă	0,004	0,009	0,004	0,004
- Asigurare	0,126	0,146	0,107	0,122
- Mijloc de rezervă	n.v.t.	0,060	n.v.t.	n.v.t.
- Anvelope	0,029	0,048	0,016	0,022
- Combustibil	0,793	1,007	0,212	0,394
- Reparații și întreținere	0,114	0,147	0,070	0,095
- Diverse costuri vehicul	0,002	0,002	0,002	0,002
- Costuri specifice de transport	0,010	0,020	0,010	0,009
- Salariu + contr. sociale personal în mișcare	1,840	1,477	1,540	1,495
- Costuri ședere + alte costuri de personal	0,088	0,071	0,083	0,081
- Salariu + contr. sociale alt personal	0,259	0,260	1,024	0,768
- Costuri sediu	0,093	0,094	0,223	0,219
- Alte costuri generale	0,140	0,141	0,204	0,144
<b>Total</b>	<b>4,1</b>	<b>4,2</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>

Sursă: NEA

**Tabel 3.3 Structură a creșterilor de costuri 2009 (în %) pentru transportul frigorific/mărfuri congelate, containere maritime, cisternă/în vrac**

	Frigorific/ mărfuri congelate	Container maritim	Cisternă/ în vrac
- Amortizare vehicul	0,273	0,274	0,368
- Dobândă	0,358	0,322	0,501
- Impozit autovehicule + Eurovinietă	0,009	0,009	0,008
- Asigurare	0,133	0,137	0,148
- Mijloc de rezervă	0,043	0,043	0,041
- Anvelope	0,062	0,063	0,058
- Combustibil	1,383	1,385	1,243
- Reparații și întreținere	0,189	0,194	0,183
- Diverse costuri vehicul	0,001	0,002	0,003
- Costuri specifice de transport	0,019	0,020	0,023
- Salariu + contr. sociale personal în mișcare	1,401	1,416	1,215
- Costuri ședere + alte costuri de personal	0,067	0,069	0,058
- Salariu + contr. sociale alt personal	0,178	0,164	0,256
- Costuri sediu	0,065	0,062	0,092
- Alte costuri generale	0,093	0,088	0,136
<b>Total</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>

Sursă: NEA

## 4. Congestionare și accesibilitate

Pe lângă evoluția prețurilor reflectată în costuri au fost, de asemenea, calculate și majorările costurilor rezultate din congestionare și aspecte privind accesibilitatea. În tabelul 4.1 sunt prezentate majorările de costuri ca urmare a creșterii congestiei și a scăderii accesibilității.

**Tabel 4.1 Majorare anuală a costurilor (în %) ca urmare a creșterii congestiei și a accesibilității în scădere**

Segment de piață	Majorare a costurilor
Încărcătură completă	0,55 %
Camion basculant	0,48 %
În regim de grupaj	0,65 %
În rețele de distribuție	0,97 %
Frigorific/mărfuri congelate	0,58 %
Container maritim	0,61 %
Cisternă/în vrac	0,55 %

Sursă: NEA

Efectul comun al majorărilor de preț și al creșterilor costurilor rezultate din congestie și accesibilitate în 2008 și 2009 este redat în tabelul 4.2.

**Tabel 4.2 Efect comun al majorărilor prețurilor și al creșterilor costurilor din congestie și accesibilitate în scădere**

Segment de piață	2008 în raport cu 2007	2009 în raport cu 2008 (estimare)
	% modificare	
Încărcătură completă	7,3	4,8
Camion basculant	7,3	4,8
În regim de grupaj		
- solo	6,4	4,8
- combinație	7,1	4,9
În rețele de distribuție		
- colet	4,8	4,9
- palet	5,4	5,0
Frigorific/mărfuri congelate	7,2	4,9
Container maritim	8,2	4,9
Cisternă/în vrac	7,8	4,9

Sursă: NEA

*Majorarea costurilor datorate congestiei este redată, în cadrul acestui raport, ca o creștere suplimentară a costurilor în procente, pe bază anuală. În practică, se pare că o mică parte a transportatorilor înțelege greșit că, dacă NEA estimează creșterea suplimentară datorată congestiei la, de exemplu, 0,55% (transport încărcătură completă), atunci NEA estimează costurile totale datorate congestiei la 0,55%. Procentul total ocupat de congestie în prețul de cost este de fapt mult mai mare. Dacă transportatorul face un calcul al prețului de cost, acesta trebuie să țină cont de congestie și de măsurile pe care le adoptă pentru a putea evita congestia cea mai gravă. Măsurile pot fi, printre altele, să se pornească la drum mai devreme și/sau să se ocolească blocajele din circulație, parcurgându-se astfel un număr mai mare de kilometri. La calculul prețului de cost trebuie să se țină cont de viteza redusă ca urmare a congestiei, alte ore de pornire și kilometri de ocolire. Asta înseamnă că, dacă un transportator își bazează calculul pe situația reală în care se desfășoară transportul, costurile existente determinate de congestie vor fi incluse în calcularea prețului de cost. Transportatorii care nu țin cont de congestie la calcularea prețului de cost și care stabilesc un preț de cost prea scăzut luând în considerare viteze ridicate de deplasare, își ajustează eronat costurile pentru congestie (de exemplu cu 0,55%).*



# ANEXA 1

## EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2008

Pe baza modificărilor intervenite deja în nivelul salariilor și prețurilor, au fost stabilite, pentru diferitele componente ale costurilor transportului rutier intern de mărfuri, următoarele cifre de evoluție.

### Costuri auto

#### *Amortizare vehicul*

Evoluția costurilor de amortizare este bazată, pe de o parte, pe modificarea prețurilor de catalog pentru șasiu + cabină a unui număr de mărci, respectiv tipuri de vehicule des întâlnite (80%) și, pe de altă parte, pe modificarea prețurilor de producător pentru construcția de caroserii (20%). În medie, nivelul costurilor este cu 3,6% mai mare pentru anul 2008 decât pentru media anului 2007.

#### *Dobândă (vehicul)*

La calcularea evoluției procentului de dobândă s-a pornit de la dobânda medie pentru capitalul propriu și străin. În acest sens s-a avut în vedere proporția 40% capital propriu și 60% capital străin.

	<i>Procent mediu al dobânzii</i>
Medie 2007	5,64 %
Medie 2008	5,66 %

Creșterea prețurilor pentru autovehicule cu 3,6% și mărirea procentului mediu al dobânzii cu 0,4%, au condus în 2008 la o majorare a costurilor pentru dobânda aferentă capitalului investit în vehicul cu 4,0% în raport cu 2007.

#### *Impozit autovehicule*

Valorile impozitului pentru autovehicule au fost adaptate la 1.01.2008 la corectarea pentru inflație (1,5%) stabilită de guvern. În plus, tarifele au fost majorate la 1-2-2008 în medie cu 7,2%. Creșterea medie în 2008 în raport cu 2007 este de 8,2%.

#### *Eurovinietă*

Tarifele nu au fost modificate în 2008.

### Asigurări (RCA + casco)

Conform informațiilor obținute de la un număr reprezentativ de societăți de asigurări, primele de bază pentru asigurările RCA au crescut în medie cu 2,8%. Creșterea medie a primelor casco a fost în 2008 de 6,2% (acest lucru inclusiv creșterea ca urmare a majorării prețurilor de catalog al vehiculelor). În plus, impozitul pentru asigurări a fost majorat la 1 martie 2008 de la 7 la 7,5%. În total, costurile pentru asigurări au crescut în medie cu 4,9% în 2008.

### Anvelope

Pentru determinarea evoluției costurilor pentru anvelope s-a pornit de la evoluția prețurilor de retail recomandate pentru o serie de mărci răspândite. Prețurile au crescut în medie cu 2,0% în 2008 în raport cu 2007.

### Combustibil

Tabelul de mai jos redă evoluția prețurilor pentru motorină în 2007 și 2008.

*Situație pe lună a prețului combustibilului pentru 100 de litri în 2007 și 2008*

Lună	Preț la pompă al motorinei la 100 de litri	
	2007	2008
	€	€
Ianuarie	84,72	99,71
Februarie	86,38	101,97
Martie	87,84	107,28
Aprilie	90,01	109,69
Mai	90,15	118,97
Iunie	92,04	121,07
Iulie	92,93	123,08
August	91,94	114,54
Septembrie	94,44	112,12
Octombrie <sup>2</sup>	95,51	111,30
Noiembrie <sup>2</sup>	103,19	111,30
Decembrie <sup>2</sup>	100,37	111,30
Medie	92,46	111,86

<sup>1</sup> Medie între BP și Shell

<sup>2</sup> Prețul în octombrie, noiembrie și decembrie 2008 este egal cu prețul la 1.10.2008.

Ținând cont de o reducere de achiziție medie de 2,90 € la 100 de litri, modificarea prețului net la 100 de litri în 2008 în raport cu media anului 2007 este următoarea:

	Preț la pompă (excl. TVA)	Reducere cu ridicată	Preț net	
			Absolut	Indice
Medie 2007	€ 92,46	€ 2,90	€ 89,56	100,0
Medie 2008	€ 111,86	€ 2,90	€ 108,96	121,7

### Reparații și întreținere

Pe baza compoziției medii a costurilor și a evoluției salariilor și prețurilor diferitelor componente în 2008 în raport cu 2007, rezultă următoarea majorare de preț pentru elementul costurilor reparație și întreținere:

	Procent cost	medie 2008 față de medie 2007
Reparații terți	50%	1,7%
Costuri atelier propriu		
– costuri salariale	15%	3,2%
– piese, inventar de exploatare și alte echipamente	35%	2,8%
Total	100%	2,3%

### Costuri specifice de transport

Costurile specifice de transport se referă la alte costuri pentru vehicule, asigurarea încărcăturii, daunele suferite de încărcătură și alte costuri în legătură cu transportul, precum inspecții, autorizații și documente. Majorarea nivelului general al prețurilor, pe baza indicelui prețurilor de consum, este folosită ca punct de pornire pentru stabilirea evoluției cheltuielilor specifice de transport. Acest lucru conduce pentru anul 2008, la o majorare de 2,8% față de 2007.

## **Costuri personal în mișcare și personal aferent sediului**

### *Salariu și contribuții sociale*

Rezultatele privind evoluția nivelului costurilor salariale se referă la modificările salariilor și altor condiții de muncă în conformitate cu CCM pentru Transportul rutier profesional de mărfuri și închirierea de macarale mobile, precum și evoluția procentului suportat de angajator din contribuțiile sociale aferente.

- La 1-1-2008: Modificări procente prime de asigurări și francize
- La 1-4-2008: Majorare salariu corelat funcției cu 1,5%

Creșterea totală medie a costurilor salariale (inclusiv 0,5% creștere incidentală a costurilor salariale) în 2008, în raport cu 2007, este de 3,2%.

### *Costuri de ședere etc.*

Indemnizațiile în baza CCM au crescut la 1 aprilie 2008 cu 1,5%. Pentru celelalte costuri de personal, care reprezintă 10% din acest element al costurilor, a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (2,8%). De aici rezultă o creștere de 2,4% pentru întregul element al costurilor.

## **Costuri generale ale societății**

### *Salariu + contribuții sociale*

Vezi costuri personal în mișcare și personal aferent sediului.

### *Sediu și alte costuri generale*

Pe baza indicilor evoluției nivelului general al prețurilor, aceste elemente ale costurilor au crescut în 2008 cu 2,8% în raport cu 2007.

## ANEXA 2

# EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI ESTIMATE A NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2009

Evoluțiile costurilor pentru 2009 în transportul rutier internațional de mărfuri sunt bazate, de asemenea, pe Perspectivele Macro Economice (PME) 2009 publicate de Biroul Olandez pentru Analiza Politicii Economice la 1 septembrie 2008. O serie de cifre fundamentale sunt prezentate în tabelul de mai jos.

*Cifre fundamentale Perspective Macro Economice 2009*

	<i>modificare în % în raport cu 2008</i>	
Indice al prețurilor de consum	3,3	
Salariu reglementat prin CCM sector privat	3,5	
Normă salarială sector	4,0	
	<i>Niveluri</i>	
	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Contribuții sociale angajatori în % din salariul brut	26,1	25,7
Dobânda pe termen lung (%)	4,5	5,0
Curs euro (dolar)	1,55	1,57
Preț petrol (Brent, nivel, în dolari pe baril)	118	125

*Sursa: Biroul Olandez pentru Analiza Politicii Economice*

### **Costuri auto**

#### *Amortizare vehicul*

Evoluția prețurilor vehiculelor pentru transport depinde de o combinație de factori, precum costuri de producție, piață și noile exigențe legale. Pentru 2009 s-a estimat o creștere de 3,3% conform creșterii nivelului general al prețurilor.

#### *Dobândă (vehicul)*

Creșterea medie a ratei dobânzii în 2009 în raport cu 2008 este estimată la 11,1%. Pentru determinarea evoluției costurilor dobânzii, se ia, de asemenea, în considerare evoluția nivelului general al prețurilor, pentru capitalul investit în vehicul (3,3%). Acest lucru conduce la o majorare a costurilor dobânzii de 14,8%.

#### *Impozit pentru autovehicule*

Valorile impozitului pentru autovehicule sunt adaptate la 1.01.2009 la corectarea pentru inflație (1,7%) stabilită de guvern.

## Euroviniată

Tarifele rămân neschimbate.

## Asigurări (RCA + casco)

Conform informațiilor obținute de la un număr reprezentativ de societăți de asigurări, nivelul primelor pentru asigurările RCA vor crește în 2009 cu 3,2% în raport cu 2008. Creșterea primelor casco în 2009 în raport cu 2008 este estimată în medie la 6,3% (acest lucru inclusiv creșterea ca urmare a majorării preconizate a prețurilor de catalog al vehiculelor). Ținând cont de cota parte relativă a diferitelor asigurări se obține o creștere a costurilor preconizată pentru elementul asigurare auto de 4,7%.

## Anvelope

Evoluția costurilor pentru anvelope este bazată pe evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

## Combustibil

Datorită corectării pentru inflație stabilite prin lege (1,7%) referitor la acciza la motorină, aceasta a fost majorată la 1 ianuarie 2009 cu 0,69 eurocenți pe litru. Taxa pe stoc rămâne neschimbată.

Pentru estimarea prețului mediu al motorinei (exclusiv TVA, acciză și taxă pe stoc) în 2009 s-a pornit de la evoluția prețului petrolului conform Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (creștere de 4,6% în 2009 în raport cu 2008). Evoluția estimată a prețului combustibilului pentru anul 2009 este următoarea:

Motorină	Preț pe hectolitru	
	2008	2009
	€	€
Preț exclusiv acciză, taxe și TVA	72,20	75,52
Medie anuală acciză + taxă pe stoc:		
- acciză	39,13	41,32
- taxă pe stoc	0,53	0,53
Sub-total: preț motorină la pompă:	111,86	117,37
- reducere vânzare cu ridicata	2,90	2,90
Total	108,96	114,47
Indice	100,0	105,1

## Reparații și întreținere

Creșterea estimată a acestui element al costurilor este determinată după cum urmează:

	<i>Procent cost</i>	<i>medie 2009 față de medie 2008</i>
Reparații terți	50%	3,5%
Costuri atelier propriu:		
– costuri salariale	15%	3,7%
– piese, inventar de exploatare și alte echipamente	35%	3,3%
Total	100%	3,5%

## Costuri specifice de transport

Pentru evoluția estimată a costurilor specifice de transport a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

## Costuri personal în mișcare și personal aferent sediului

### *Evoluția costurilor salariale pentru transportul internațional<sup>1</sup>*

Conform estimărilor Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice, în privința evoluției costurilor salariale s-a ținut cont de creșterea salariilor reglementate prin CCM cu 3,5%. Creșterea totală estimată a costurilor salariale (inclusiv evoluția incidentală a costurilor salariale și diminuarea contribuțiilor sociale) pentru 2009 este de 3,7%.

### *Costuri de ședere etc.*

Pentru acest element al costurilor se estimează o creștere de 3,4%.

## Costuri generale ale societății

### *Salariu + contribuții sociale*

Vezi costuri personal în mișcare și personal aferent sediului.

### *Sediu și alte costuri generale*

Pentru evoluția costurilor pentru sediu și a costurilor generale a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

<sup>1</sup> La momentul în care a fost publicat acest raport nu erau încă încheiate negocierile privind un nou CCM între asociațiile profesionale și sindicate. Aceasta înseamnă că nu este clar când se va ajunge la un acord și cât de mult vor evolua costurile salariale pentru anul 2009. Pentru evoluția costurilor salariale pentru 2009 s-a pornit în acest raport de la cifrele Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (CPB).

De îndată ce se va ajunge la un acord privind un nou CCM, NEA va stabili care este devierea de la estimarea CPB folosită în acest raport. Dacă din această comparație va rezulta o diferență mare, este posibil să se decidă împreună cu NIWO publicarea unui nou raport revizuit.

## ANEXA 3

# MODIFICAREA COSTURILOR CA URMARE A MODIFICĂRII PREȚULUI MOTORINEI

Pornind de la prețul de bază pentru motorină pentru anul 2009 (Pb) și prețul actual (Pa) și procentul reprezentat de costurile combustibilului în costurile totale (A), formula pentru creșterea, respectiv scăderea, costurilor totale (Kv) ca urmare a unei modificări a prețului de bază are următoarea formă:

$$Kv = \frac{(Pa - Pb) * A}{Pb}$$

Exemplu:

Pb = preț estimat al motorinei de 117,37 eurocent/litru excl. TVA

Pa = 111,30 eurocent/ litru (preț actual al motorinei excl. TVA)

A = 20% procent ocupat de costurile pentru combustibil în costurile totale

$$Kv = \frac{111,30 - 117,73}{117,73} * 20\% = -1,1\%$$

Această formulă a fost aplicată în tabelul de mai jos pentru o serie de situații.

**Tabel B.3.1 Modificare a costurilor (%) ca urmare a modificării prețului motorinei**

Modificare procentuală preț motorină față de preț de bază	Procent costuri combustibil în costurile totale			
	10 %	15 %	20 %	25 %
- 20 %	-2,0 %	-3,0 %	-4,0 %	-5,0 %
- 10 %	-1,0 %	-1,5 %	-2,0 %	-2,5 %
- 5 %	-0,5 %	-0,75 %	-1,0 %	-1,25 %
- 1 %	-0,1 %	-0,15 %	-0,2 %	-0,25 %
+ 1 %	0,1 %	0,15 %	0,2 %	0,25 %
+ 5 %	0,5 %	0,75 %	1,0 %	1,25 %
+ 10 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %
+ 20 %	2,0 %	3,0 %	4,0 %	5,0 %



# ANEXA 4

## REZULTATE ȘI ESTIMARE 2008

În tabelul B.4.1 sunt prezentate atât rezultatele cât și estimarea pentru anul 2008. Estimarea pentru anul 2008 provine din raportul NEA "Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier intern de mărfuri în 2007 și 2008" (septembrie 2007). Creșterea costurilor rezultată în 2008 este mai mare decât estimarea pentru anul 2008 din raportul menționat mai sus. Evoluția costurilor pentru combustibil a fost considerabil mai mare decât s-a prevăzut.

**Tabel B.4.1 Rezultate 2008 (în raport cu rezultatele 2007) și estimare 2008 (în raport cu rezultatele din 2007)**

	Rezultate 2008		Estimare 2008	
	Exclusiv congestie	Inclusiv congestie	Exclusiv congestie	Inclusiv congestie
	% modificare			
<b>Încărcătură completă</b>	6,7	7,3	4,4	5,0
<b>Camion basculant</b>	6,8	7,3	4,4	4,9
<b>În regim de grupaj</b>				
- solo	5,7	6,4	4,3	5,0
- combinație	6,4	7,1	4,4	5,1
<b>În rețele de distribuție</b>				
- colet	3,8	4,8	4,1	5,1
- palet	4,4	5,4	4,1	5,1
<b>Frigorific/mărfuri congelate</b>	6,6	7,2	4,3	4,9
<b>Container maritim</b>	7,6	8,2	4,6	5,2
<b>Cisternă/în vrac</b>	7,2	7,8	4,4	5,0

Sursă: NEA

Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier intern de marfă în 2008 și 2009

## ANEXA 5

# PROPORȚIA COSTURILOR LUATĂ ÎN CONSIDERARE

În tabelul B.5.1 sunt prezentate procentele relative ale costurilor folosite la calcularea evoluțiilor totale ale costurilor.

**Tabel B.5.1 Alcătuire medie a costurilor 2007**

Element costuri	Segment de piață									
	Încărcătură completă	Camion basculant	În regim de grupaj		În rețele de distribuție		Frigorif./ Mărfuri congelate	Cont. mar.	Cister./ vrac	
			Solo	Comb.	Colet	Palet				
% procent										
<b>Costuri auto</b>										
Amortizare vehicul	9,7	10,3	8,2	9,9	4,7	8,3	13,2	8,6	11,6	
Dobândă vehicul	2,8	3,2	2,1	2,8	1,4	2,3	3,8	2,5	3,5	
Impozit autovehicule	0,5	0,5	0,2	0,5	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	
Eurovinietă	1,0	0,9	0,5	1,0	---	0,7	0,8	1,0	0,8	
Asigurare	3,0	3,2	2,7	3,2	2,0	2,6	3,4	2,9	3,2	
Diverse costuri vehicul	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	
Costuri rezervă mijloc tractat	0,9	0,6	---	0,9	---	---	0,8	0,7	0,6	
Anvelope	1,7	3,1	0,9	1,5	0,5	0,7	1,8	2,0	1,8	
Combustibil	19,0	19,6	13,5	17,2	3,6	6,6	18,0	24,0	21,5	
Reparații și întreținere	4,8	4,3	3,4	4,4	2,0	2,8	5,5	5,7	5,5	
<b>Costuri specifice de transport</b>	0,6	0,8	0,3	0,6	0,3	0,3	0,7	0,6	0,7	
<b>Costuri personal în mișcare</b>										
Salariu incl. contr. sociale	39,3	36,7	50,9	41,2	41,9	40,9	35,3	39,5	34,1	
Costuri ședere + altele	2,1	2,0	2,7	2,2	2,5	2,4	1,9	2,0	1,8	
<b>Costuri generale</b>										
Salariu incl. contr. sociale	7,3	7,3	7,2	7,2	27,8	21,0	7,1	5,0	7,2	
Sediu	2,9	3,0	2,9	2,9	6,8	6,7	2,9	2,1	2,9	
Alte costuri generale	4,4	4,4	4,4	4,4	6,2	4,4	4,2	2,9	4,3	
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Sursă: NEA



**NEA**  
a member of Panteia

# Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier internațional de marfă în 2008 și 2009

## **W. Mars**

Acest studiu a fost realizat pentru: Consiliul de Administrație al Fundației NIWO. Identificare R20080218/30389000/WMA/GJO

Zoetermeer, octombrie 2008

- © Utilizarea de cifre și/sau text din acest raport este permisă, cu condiția ca sursa să fie menționată clar. Multiplicarea este permisă exclusiv după primirea aprobării în scris a NEA și NIWO.

## Cuprins

### REZUMAT

#### 1. INTRODUCERE

#### 2. EVOLUȚIA COSTURILOR

- 2.1 Evoluția salariilor și a prețurilor în 2007-2008 și estimare 2009
- 2.2 Evoluția costurilor transport nespecializat
- 2.3 Evoluția costurilor transport frigorific/mărfuri congelate
- 2.4 Evoluția costurilor transport cisternă/în vrac
- 2.5 Evoluție estimată 2009 în raport cu evoluția estimată 2008
- 2.6 Evoluție taxe de drum
- 2.7 Efecte ale costurilor taxei de drum din Germania

#### 3. CONGESTIONARE ȘI ACCESIBILITATE

### ANEXE

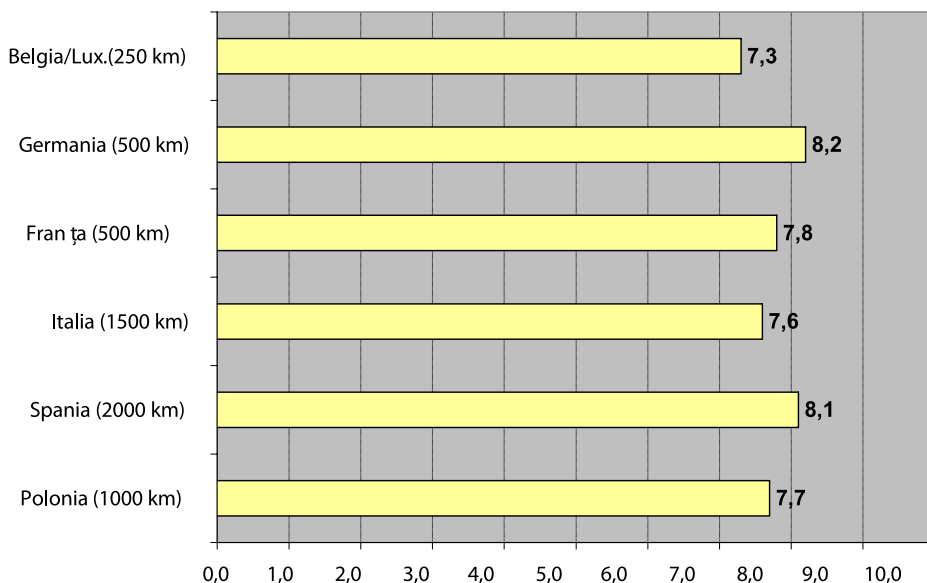
- 1. EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2008
- 2. EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI ESTIMATE A NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2009
- 3. MODIFICAREA COSTURILOR CA URMARE A MODIFICĂRII PREȚULUI MOTORINEI
- 4. REZULTATE ȘI ESTIMARE 2008
- 5. PROPORȚIA COSTURILOR LUATĂ ÎN CONSIDERARE

# Rezumat

## Rezultate 2008 (inclusiv congestiunea traficului)

Creșterea costurilor în 2008 în raport cu 2007 pentru transportul rutier internațional nespecializat de marfă variază între 7,3% (transport Belgia/Luxemburg) și 8,2% (transport Germania). Figura 1.1 prezintă creșterea costurilor în 2008 în raport cu 2007, pentru distanțele de bază pentru fiecare relație între țări.

**Figura 1.1 Creșterea costurilor (în %) în transportul rutier internațional nespecializat de marfă, inclusiv congestiunea - rezultate 2008 în raport cu 2007**



Sursă: NEA

Cea mai importantă modificare a prețului a apărut în special la costul combustibilului (+21,7%). Costurile salariale ale personalului în mișcare au crescut în medie cu 3,2%, iar costurile de amortizare în medie cu 3,6%.

## Congestiune

Creșterile de costuri anuale, suplimentare, provocate de congestia în creștere și de accesibilitatea în scădere sunt prezentate în tabelul 1.1, pe relație între țări.

**Tabel 1.1 Creșterea costurilor (în %) ca urmare a creșterii congestiunii și a scăderii accesibilității**

Relație între țări					
Belgia/Lux.	Germania	Franța	Italia	Spania	Polonia
0,73	0,78	0,47	0,41	0,43	0,45

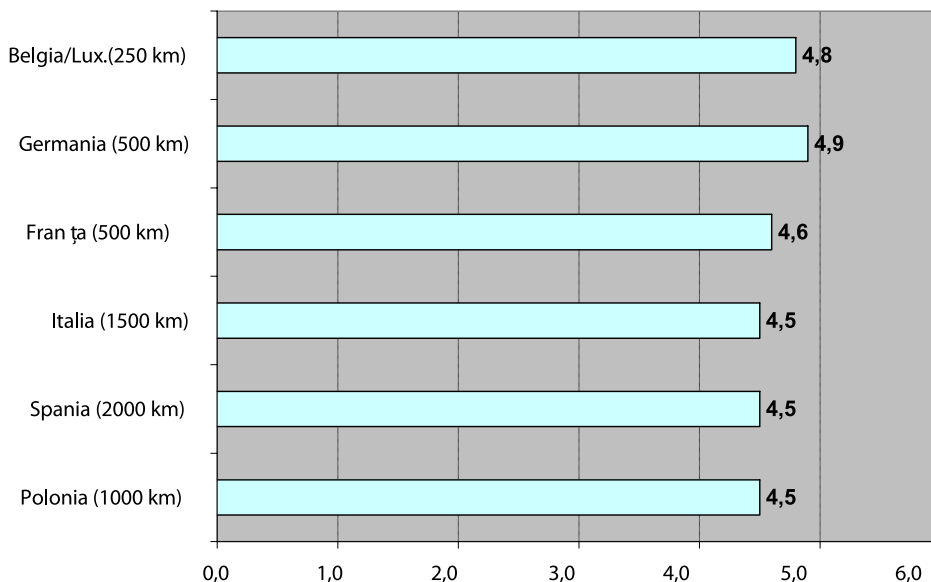
Sursă: NEA

*Majorarea costurilor congestionării este redată, în cadrul acestui raport, ca o creștere suplimentară a costurilor în procente, pe bază anuală. În practică, se pare că o mică parte a transportatorilor înțelege greșit că, dacă NEA estimează creșterea suplimentară datorată congestionării la, de exemplu, 0,78% (transport Germania), atunci NEA estimează costurile totale datorate congestionării la 0,78%. Procentul total ocupat de congestionare în prețul de cost este de fapt mult mai mare. Dacă transportatorul face un calcul al prețului de cost, acesta trebuie să țină cont de congestionare și de măsurile pe care le adoptă pentru a putea evita congestia cea mai gravă. Măsurile pot fi, printre altele, să se pornească la drum mai devreme și/sau să se ocolească blocajele din circulație, parcurgându-se astfel un număr mai mare de kilometri. La calculul prețului de cost trebuie să se țină cont de viteza redusă ca urmare a congestionării, alte ore de pornire și kilometri de ocolire. Asta înseamnă că, dacă un transportator își bazează calculul pe situația reală în care se desfășoară transportul, costurile existente datorate congestionării vor fi incluse în calcularea prețului de cost. Transportatorii care nu țin cont de congestionare la calcularea prețului de cost și care stabilesc un preț de cost prea scăzut luând în considerare viteze ridicate de deplasare, își ajustează eronat costurile datorate congestionării (de exemplu cu 0,78%).*

### **Estimare 2009 (inclusiv congestione)**

Creșterea estimată a costurilor în 2009 în raport cu 2008 pentru transportul rutier internațional nespecializat de marfă variază între 4,5% și 4,9%. Figura 1.2 prezintă creșterea estimată a costurilor pentru 2009 în raport cu 2008 pentru distanțele de bază pentru fiecare relație între țări.

**Figura 1.2 Creșterea a costurilor (in %) în transportul rutier internațional nespecializat de marfă, inclusiv congestione - estimare 2009 în raport cu 2008**



Sursă: NEA

Majorări ale prețurilor sunt așteptate, printre altele, la următoarele elemente ale costurilor:

- costuri salariale + 3,7 %<sup>1</sup>
- costuri pentru combustibil + 5,1 %
- reparații și întreținere + 3,5 %
- costuri pentru dobândă vehicul + 14,8 %

Creșterea celorlalte costuri, cu excepția impozitului pentru autovehicule, este bazată pe inflația preconizată de 3,3% în 2009. Valoarea impozitului pentru autovehicule va fi majorată, conform previziunilor, la 1.01.2009 cu 1,7%.

<sup>1</sup> La momentul în care a fost publicat acest raport nu erau încă încheiate negocierile privind un nou CCM (Contract Colectiv de Muncă) între asociațiile profesionale și sindicate. Aceasta înseamnă că nu este clar când se va ajunge la un acord și cât de mult vor evolua costurile salariale pentru anul 2009. Pentru evoluția costurilor salariale pentru 2009 s-a pornit în acest raport de la cifrele Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (CPB).

De îndată ce se va ajunge la un acord privind un nou CCM, NEA va stabili care este devierea de la estimarea CPB folosită în acest raport. Dacă din această comparație va rezulta o diferență mare, este posibil să se decidă împreună cu NIWO publicarea unui nou raport revizuit.



# 1. Introducere

Acest raport, întocmit anual de către NEA, furnizează informații detaliate privind evoluția prețurilor reflectată în costuri în transportul rutier internațional de marfă. Pe lângă datele referitoare la evoluțiile costurilor înregistrate în anul 2008, sunt menționate, de asemenea, previziunile pentru 2009.

Acest raport cuprinde evoluțiile costurilor pentru trei tipuri de transport în diferite țări. Aceste tipuri de transport sunt: transport nespecializat, transport frigorific/mărfuri congelate și transport cisternă/în vrac. Țările sunt: Belgia/Luxemburg, Germania, Franța, Italia, Spania și Polonia.

- *Evoluțiile costurilor pentru anul 2009, redate în acest raport, sunt bazate pe prognoze. Evoluțiile costurilor pentru anul 2008 în baza prognozelor din raportul din anul trecut sunt comparate cu evoluțiile costurilor realizate în 2008 (vezi anexa 4).*
- *Cifrele evoluției costurilor redate în acest raport sunt reflecția unui sondaj reprezentativ realizat la societățile de transport, pentru fiecare segment de piață sau sector. Structura costurilor unei societăți individuale de transport se poate abate de la structura medie a costurilor pe segment de piață din acest raport. Astfel dimensiunile evoluției costurilor unei societăți individuale se poate abate de la evoluția medie stabilită a costurilor.*
- *Evoluția capricioasă a costurilor pentru combustibil este greu de pronosticat. Între timp, multe societăți de transport folosesc o clauză privind combustibilul. Efectele evoluției costurilor combustibilului pot fi determinate la nivel de societate (vezi anexa 3). Alte modificări imprevizibile ale cheltuielilor pot influența evoluția costurilor.*
- *NEA își asumă responsabilitatea pentru evoluțiile costurilor redate în acest raport.*

Evoluțiile sau, dacă este cazul, estimările prezentate sunt bazate pe evoluțiile cunoscute în septembrie 2008, legate de nivelul salariilor și prețurilor în 2008 și de previziunile pentru anul 2009 publicate recent în Perspectivele Macro Economice 2009 ale Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice.

Structura costurilor (exclusiv costurile directe ale parcursului, ca de exemplu taxe de drum, taxe străine pentru transport etc.), pentru evoluțiile prezentate ale costurilor, provine din calculele actualizate ale prețului de cost.

## 2. Evoluția costurilor

### 2.1 Evoluția salariilor și a prețurilor în 2007-2008 și estimare 2009

**Tabel 2.1 Evoluția nivelului salariilor și prețurilor pe element de cost 2007-2008 și estimare 2009**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de estimare 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>COSTURI AUTO</b>				
Amortizare vehicul	103,6	107,0	3,6	3,3
Dobândă vehicul	104,0	119,4	4,0	14,8
Impozit autovehicule	108,2	110,0	8,2	1,7
Eurovinietă	100,0	100,0	0,0	0,0
Asigurare vehicul	104,9	110,1	4,9	5,0
Anvelope	102,0	105,4	2,0	3,3
Combustibil				
preț în:				
- Olanda	121,7	127,9	21,7	5,1
- Belgia	119,7	125,2	19,7	4,6
- Luxemburg	123,7	129,4	23,7	4,6
- Franța	118,0	123,4	18,0	4,6
- Germania	117,1	122,5	17,1	4,6
- Italia	119,4	124,9	19,4	4,6
- Spania	122,4	128,0	22,4	4,6
Reparații și întreținere	102,3	105,9	2,3	3,5
Diverse costuri vehicul	102,8	106,2	2,8	3,3
<b>COSTURI PERSONAL ÎN MIȘCARE</b>				
Salariu incl. contribuții sociale	103,2	107,0	3,2	3,7
Indemnizații CCM + alte costuri de personal	102,4	106,0	2,4	3,5
<b>COSTURI SPECIFICE DE TRANSPORT</b>	102,8	106,2	2,8	3,3
<b>COSTURI GENERALE</b>				
Salariu incl. contribuții sociale	103,2	107,0	3,2	3,7
Costuri sediu	102,8	106,2	2,8	3,3
Alte costuri generale	102,8	106,2	2,8	3,3

Sursă: NEA

## 2.2 Evoluția costurilor transport nespecializat

Tabelul 2.2a precizează evoluția costurilor în perioada 2007-2009 pentru transportul nespecializat. Pentru tabelul de mai jos și toate celelalte tabele din capitolul 2 și 3 este valabil faptul că evoluția pentru anul 2009 în raport cu 2008 reprezintă o estimare.

**Tabel 2.2a Evoluția costurilor transport nespecializat inclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux.</b>				
100 km	106,1	110,5	6,1	4,1
250 km	106,6	111,0	6,6	4,1
500 km	107,1	111,5	7,1	4,1
750 km	107,4	111,8	7,4	4,1
<b>Transport Germania</b>				
100 km	106,1	110,5	6,1	4,1
250 km	107,0	111,4	7,0	4,1
500 km	107,4	111,8	7,4	4,1
750 km	107,6	112,0	7,6	4,1
1000 km	107,8	112,2	7,8	4,1
<b>Transport Franța</b>				
100 km	106,0	110,3	6,0	4,1
250 km	106,8	111,2	6,8	4,1
500 km	107,3	111,7	7,3	4,1
750 km	107,5	111,9	7,5	4,1
1000 km	107,6	112,1	7,6	4,2
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	107,2	111,6	7,2	4,1
2000 km	107,5	111,9	7,5	4,1
2500 km	107,5	111,9	7,5	4,1
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	107,6	112,0	7,6	4,1
2000 km	107,7	112,1	7,7	4,1
2500 km	107,9	112,3	7,9	4,1
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	107,2	111,5	7,2	4,0

Sursă: NEA

Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier intern de marfă în 2008 și 2009

Tabel 2.2b prezintă evoluția costurilor, indicele pentru combustibil fiind 100,0. În acest tabel sunt incluse toate evoluțiile costurilor, cu excepția combustibilului.

**Tabel 2.2b Evoluția costurilor transport nespecializat exclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)<sup>1</sup>**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux.</b>				
100 km	102,7	106,2	2,7	3,4
250 km	102,6	106,0	2,6	3,3
500 km	102,5	105,8	2,5	3,2
750 km	102,4	105,6	2,4	3,1
<b>Transport Germania</b>				
100 km	102,7	106,2	2,7	3,4
250 km	102,6	105,9	2,6	3,2
500 km	102,5	105,6	2,5	3,0
750 km	102,4	105,5	2,4	3,0
1000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Franța</b>				
100 km	102,7	106,3	2,7	3,5
250 km	102,6	105,9	2,6	3,2
500 km	102,5	105,7	2,5	3,1
750 km	102,4	105,6	2,4	3,1
1000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	102,5	105,6	2,5	3,0
2000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
2500 km	102,4	105,4	2,4	2,9
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	102,4	105,4	2,4	2,9
2000 km	102,4	105,4	2,4	2,9
2500 km	102,3	105,3	2,3	2,9
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	102,5	105,7	2,5	3,1

Sursă: NEA

<sup>1</sup> Indicele pentru costurile de combustibil este 100,0.

## 2.3 Evoluția costurilor transport frigorific/mărfuri congelate

Situația de mai jos prezintă evoluția costurilor în perioada 2007-2009 pentru transportul frigorific/de mărfuri congelate, atât inclusiv (tabel 2.3a) cât și exclusiv (tabel 2.3b) evoluția costurilor pentru combustibil.

**Tabel 2.3a Evoluția costurilor transport frigorific/mărfuri congelate inclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux</b>				
100 km	106,2	110,6	6,2	4,1
250 km	106,6	111,1	6,6	4,2
500 km	107,1	111,6	7,1	4,2
750 km	107,4	111,9	7,4	4,2
<b>Transport Germania</b>				
100 km	106,2	110,7	6,2	4,2
250 km	107,0	111,5	7,0	4,2
500 km	107,4	111,9	7,4	4,2
750 km	107,6	112,1	7,6	4,2
1000 km	107,8	112,3	7,8	4,2
<b>Transport Franța</b>				
100 km	106,1	110,5	6,1	4,1
250 km	106,8	111,3	6,8	4,2
500 km	107,3	111,8	7,3	4,2
750 km	107,5	112,0	7,5	4,2
1000 km	107,6	112,1	7,6	4,2
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	107,3	111,7	7,3	4,1
2000 km	107,5	112,0	7,5	4,2
2500 km	107,6	112,0	7,6	4,1
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	107,6	112,1	7,6	4,2
2000 km	107,8	112,3	7,8	4,2
2500 km	107,9	112,4	7,9	4,2
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	107,2	111,7	7,2	4,2

Sursă: NEA

Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier internațional de marfă în 2008 și 2009

**Tabel 2.3b Evoluția costurilor transport frigorific/mărfuri congelate exclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)<sup>1</sup>**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux</b>				
100 km	102,7	106,3	2,7	3,5
250 km	102,6	106,1	2,6	3,4
500 km	102,5	105,9	2,5	3,3
750 km	102,5	105,7	2,5	3,1
<b>Transport Germania</b>				
100 km	102,7	106,3	2,7	3,5
250 km	102,6	106,0	2,6	3,3
500 km	102,5	105,8	2,5	3,2
750 km	102,4	105,6	2,4	3,1
1000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Franța</b>				
100 km	102,8	106,4	2,8	3,5
250 km	102,6	106,0	2,6	3,3
500 km	102,5	105,8	2,5	3,2
750 km	102,4	105,7	2,4	3,2
1000 km	102,4	105,6	2,4	3,1
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	102,5	105,7	2,5	3,1
2000 km	102,4	105,6	2,4	3,1
2500 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	102,4	105,5	2,4	3,0
2000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
2500 km	102,3	105,4	2,3	3,0
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	102,5	105,7	2,5	3,1

Sursă: NEA

<sup>1</sup> Indicele pentru costurile de combustibil este 100,0.

## 2.4 Evoluția costurilor transport cisternă/în vrac

Situația de mai jos prezintă evoluția costurilor în perioada 2007-2009 pentru transportul cu cisterna/în vrac, atât inclusiv (tabel 2.4a) cât și exclusiv (tabel 2.4b) evoluția costurilor pentru combustibil.

**Tabel 2.4a Evoluția costurilor transport cisternă/în vrac inclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux</b>				
100 km	106,1	110,5	6,1	4,1
250 km	106,5	111,0	6,5	4,2
500 km	107,0	111,5	7,0	4,2
750 km	107,3	111,8	7,3	4,2
<b>Transport Germania</b>				
100 km	106,1	110,6	6,1	4,2
250 km	106,9	111,4	6,9	4,2
500 km	107,3	111,8	7,3	4,2
750 km	107,5	112,0	7,5	4,2
1000 km	107,7	112,2	7,7	4,2
<b>Transport Franța</b>				
100 km	106,0	110,4	6,0	4,2
250 km	106,7	111,2	6,7	4,2
500 km	107,2	111,7	7,2	4,2
750 km	107,4	111,9	7,4	4,2
1000 km	107,5	112,0	7,5	4,2
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	107,1	111,6	7,1	4,2
2000 km	107,4	111,9	7,4	4,2
2500 km	107,5	111,9	7,5	4,1
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	107,5	111,8	7,5	4,0
2000 km	107,6	112,1	7,6	4,2
2500 km	107,7	112,2	7,8	4,2
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	107,2	111,6	7,2	4,1

Sursă: NEA

**Tabel 2.4b Evoluția costurilor transport cisternă/în vrac exclusiv evoluția costurilor pentru combustibil (exclusiv congestiunea)<sup>1</sup>**

	2008 (Rezultate)	2009 (Estimare)	Rezultate 2008 față de rezultate 2007	Estimare 2009 față de rezultate 2008
	Medie 2007 = 100		% modificare	
<b>Transport Belgia/Lux.</b>				
100 km	102,8	106,4	2,8	3,5
250 km	102,7	106,2	2,7	3,4
500 km	102,6	105,9	2,6	3,2
750 km	102,5	105,8	2,5	3,2
<b>Transport Germania</b>				
100 km	102,8	106,4	2,8	3,5
250 km	102,6	106,0	2,6	3,3
500 km	102,5	105,8	2,5	3,2
750 km	102,5	105,7	2,5	3,1
1000 km	102,4	105,6	2,4	3,1
<b>Transport Franța</b>				
100 km	102,8	106,5	2,8	3,6
250 km	102,6	106,1	2,6	3,4
500 km	102,5	105,9	2,5	3,3
750 km	102,5	105,8	2,5	3,2
1000 km	102,5	105,7	2,5	3,1
<b>Transport Italia</b>				
1500 km	102,5	105,8	2,5	3,2
2000 km	102,4	105,6	2,4	3,1
2500 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Spania</b>				
1500 km	102,4	105,5	2,4	3,0
2000 km	102,4	105,5	2,4	3,0
2500 km	102,4	105,5	2,4	3,0
<b>Transport Polonia</b>				
1000 km	102,5	105,8	2,5	3,2

Sursă: NEA

<sup>1</sup> Indicele pentru costurile de combustibil este 100,0.



## 2.5 Evoluție estimată 2009 în raport cu evoluția estimată 2008

Majorarea costurilor realizată în anul 2008 a fost mai mare decât estimarea prezentată în raportul din septembrie 2007<sup>1</sup>. În anexa 4 sunt redate aceste date sub formă de tabel. Evoluția costurilor pentru combustibil a fost considerabil mai mare decât s-a prevăzut. În tabelul 2.5 este comparată evoluția estimată pentru 2009 cu evoluția estimată pentru 2008 din raportul din septembrie 2007.

**Tabel 2.5 Evoluție estimată 2009 în raport cu evoluția estimată 2008<sup>2</sup>**

Relație între țări și Distanță de transport (expediție de 23 de tone)	estimare 2009 față de estimare 2008 (în %)					
	Nespecializat		Frigorific/mărfuri congelate		Cisternă/în vrac	
	Excl. congestie	Incl. congestie	Excl. congestie	Incl. congestie	Excl. congestie	Incl. congestie
<b>Transport Belgia/Lux.</b>						
100 km	5,8	6,5	5,9	6,6	5,8	6,5
250 km	6,2	6,9	6,3	7,0	6,2	6,9
500 km	6,6	7,3	6,7	7,4	6,6	7,3
750 km	6,9	7,6	7,0	7,7	6,9	7,6
<b>Transport Germania</b>						
100 km	5,7	6,5	5,9	6,7	5,9	6,7
250 km	6,5	7,3	6,6	7,4	6,6	7,4
500 km	6,9	7,7	7,0	7,8	6,9	7,7
750 km	7,0	7,8	7,1	7,9	7,1	7,9
1000 km	7,2	8,0	7,3	8,1	7,2	8,0
<b>Transport Franța</b>						
100 km	5,7	6,2	5,8	6,3	5,8	6,3
250 km	6,3	6,8	6,5	7,0	6,4	6,9
500 km	6,8	7,3	6,9	7,4	6,8	7,3
750 km	7,0	7,5	7,1	7,6	7,0	7,5
1000 km	7,1	7,6	7,1	7,6	7,1	7,6
<b>Transport Italia</b>						
1500 km	6,7	7,1	6,8	7,2	6,7	7,1
2000 km	6,9	7,3	7,0	7,4	6,9	7,3
2500 km	6,9	7,3	7,0	7,4	6,9	7,3
<b>Transport Spania</b>						
1500 km	7,0	7,4	7,1	7,5	6,8	7,2
2000 km	7,1	7,5	7,3	7,7	7,1	7,5
2500 km	7,3	7,7	7,4	7,8	7,2	7,6
<b>Transport Polonia</b>						
1000 km	6,6	7,1	6,8	7,3	6,7	7,2

Sursă: NEA

<sup>1</sup> "Evoluția nivelului costurilor pentru transportul internațional cu camionul în 2007 și 2008", NEA septembrie 2007

<sup>2</sup> Evoluție realizată 2008 minus estimare 2008 (raport anterior) plus estimare 2009

## 2.6 Evoluție taxe de drum

În tabelul 2.6 este redată evoluția taxelor de drum într-o serie de țări. Această evoluție nu a fost inclusă în evoluția costurilor.

**Tabel 2.6 Evoluție taxe de drum în 2008 (în raport cu 2007)**

Franța	+ 6,4 %
Italia	+ 4,2 %
Austria	+ 1,9 %
Spania	+ 6,4 %
Elveția	Euro 0 și 1: + 3,9 % Euro 2 și mai mult: + 2,4 %

## 2.7 Efecte ale costurilor taxei de drum din Germania

*Majorare a costurilor pentru transportatorul olandez*

Tabelul 2.7 schițează o imagine a majorării suplimentare a costurilor (exclusiv costuri indirecte) pentru o serie de curse des efectuate. S-a pornit de la o combinație de vehicule cu 4 axe cu motor euro-4 (tarif 0,13 € pe km).

**Tabel 2.7 Majorare suplimentară a costurilor pentru transportatorul olandez după introducerea Lkw- Maut**

<i>Relație între țări</i>	<i>Distanță totală a cursei</i>	<i>Dintre care pe autostrăzi germane</i>	<i>Lkw-Maut în euro</i>
Olanda - Germania	100 km	50 km	€ 6,50
Olanda - Germania	500 km	390 km	€ 50,70
Olanda - Polonia	1000 km	590 km	€ 76,70
Olanda - Italia	1500 km	795 km	€ 103,35

*Tarife*

În tabelul 2.8 sunt înscrise tarifele în eurocenți pe kilometru, valabile de la 1 septembrie 2007.

**Tabel 2.8 Tarife LKW-Maut la 1 septembrie 2007 în eurocent pe kilometru**

	<i>EURO 0,1 și 2</i>	<i>EURO 3 și 4</i>	<i>EURO 5 și mai mult</i>
până la 3 axe	14,5 (era 13)	12 (era 11)	10 (era 9)
4 sau mai multe axe	15,5 (era 14)	13 (era 12)	11 (era 10)

### 3. Congestionare și accesibilitate

Pe lângă evoluția prețurilor reflectată în costuri au fost, de asemenea, calculate și majorările costurilor rezultate din congestionare și aspecte privind accesibilitatea.

În tabelul 3.1 sunt prezentate majorările de costuri ca urmare a creșterii congestionării și a accesibilității în scădere.

**Tabel 3.1 Majorare anuală a costurilor (în %) ca urmare a creșterii congestionării și a scăderii accesibilității**

<i>Relație între țări</i>	<i>Majorare a costurilor</i>
Transport Belgia/Luxemburg	0,73
Transport Germania	0,78
Transport Franța	0,47
Transport Italia	0,41
Transport Spania	0,43
Transport Polonia	0,45

Sursă: NEA

Efectul comun al majorărilor de preț și al creșterilor costurilor datorită congestionării și accesibilității în 2008 și 2009 pentru cele trei segmente analizate este prezentat în tabelele 3.2a, 3.2b și 3.2c.

**Tabel 3.2a Efect comun al majorărilor prețurilor și al creșterilor costurilor datorită congestionării și scăderii accesibilității pentru transportul nespecializat**

<i>Relație între țări</i>		<i>2008 față de 2007</i>	<i>2009 față de 2008</i>
		<i>% modificare</i>	
Transport Belgia/Luxemburg	250 km	7,3	4,8
Transport Germania	500 km	8,2	4,9
Transport Franța	500 km	7,8	4,6
Transport Italia	1500 km	7,6	4,5
Transport Spania	2000 km	8,1	4,5
Transport Polonia	1000 km	7,7	4,5

**Tabel 3.2b Efect comun al majorărilor prețurilor și al creșterilor costurilor datorită congestiei și scăderii accesibilității pentru transportul frigorific/de mărfuri congelate**

Relație între țări		2008 față de 2007	2009 față de 2008
		% modificare	
Transport Belgia/Luxemburg	250 km	7,3	4,8
Transport Germania	500 km	8,2	4,9
Transport Franța	500 km	7,8	4,6
Transport Italia	1500 km	7,6	4,5
Transport Spania	2000 km	8,1	4,5
Transport Polonia	1000 km	7,7	4,5

**Tabel 3.2c Efect comun al majorărilor prețurilor și al creșterilor costurilor datorită congestiei și scăderii accesibilității pentru transportul în cisternă/în vrac**

Relație între țări		2008 față de 2007	2009 față de 2008
		% modificare	
Transport Belgia/Luxemburg	250 km	7,2	4,9
Transport Germania	500 km	8,1	5,0
Transport Franța	500 km	7,7	4,7
Transport Italia	1500 km	7,5	4,6
Transport Spania	2000 km	8,0	4,6
Transport Polonia	1000 km	7,7	4,6

Sursă: NEA

Majorarea costurilor datorită congestiei este redată, în cadrul acestui raport, ca o creștere suplimentară a costurilor în procente, pe bază anuală. În practică, se pare că o mică parte a transportatorilor înțelege greșit că, dacă NEA estimează creșterea **suplimentară** datorată congestiei la, de exemplu, 0,78% (transport Germania), atunci NEA estimează costurile totale datorate congestiei la 0,78%. Procentul total ocupat de congestie în prețul de cost este de fapt mult mai mare. Dacă transportatorul face un calcul al prețului de cost, acesta trebuie să țină cont de congestie și de măsurile pe care le adoptă pentru a putea evita congestia cea mai gravă. Măsurile pot fi, printre altele, să se pornească la drum mai devreme și/sau să se ocolească blocajele din circulație, parcurgându-se astfel un număr mai mare de kilometri. La calculul prețului de cost trebuie să se țină cont de viteza redusă ca urmare a congestiei, alte ore de pornire și kilometrii de ocolire. Asta înseamnă că, dacă un transportator își bazează calculul pe situația reală în care se desfășoară transportul, costurile existente datorate congestiei vor fi incluse în calcularea prețului de cost. Transportatorii care nu țin cont de congestie la calcularea prețului de cost și care stabilesc un preț de cost prea scăzut luând în considerare viteze ridicate de deplasare, își ajustează eronat costurile pentru congestie (de exemplu cu 0,78%).

## ANEXA 1

# EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI NIVELULUI SALARIILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2008

Pe baza modificărilor intervenite deja în nivelul salariilor și prețurilor, au fost stabilite, pentru diferitele componente ale costurilor transportului rutier internațional de marfă, următoarele cifre de evoluție.

### Costuri auto

#### *Amortizare vehicul*

Evoluția costurilor de amortizare este bazată, pe de o parte, pe modificarea prețurilor de catalog pentru șasiu + cabină a unui număr de mărci, respectiv tipuri de vehicule des întâlnite (80%) și, pe de altă parte, pe modificarea prețurilor de producător pentru construcția de caroserii (20%). În medie, nivelul costurilor este cu 3,6% mai mare pentru anul 2008 decât pentru media anului 2007.

#### *Dobândă (vehicul)*

La calcularea evoluției procentului de dobândă s-a pornit de la dobânda medie pentru capitalul propriu și străin. În acest sens s-a avut în vedere proporția 40% capital propriu și 60% capital străin.

	<i>Procent mediu al dobânzii</i>
Medie 2007	5,64 %
Medie 2008	5,66 %

Creșterea prețurilor pentru autovehicule cu 3,6% și mărirea procentului mediu al dobânzii cu 0,4%, au condus în 2008 la o majorare a costurilor pentru dobânda aferentă capitalului investit în vehicul cu 4,0% în raport cu 2007.

#### *Impozit autovehicule*

Valorile impozitului pentru autovehicule au fost adaptate la 1.01.2008 la corectarea pentru inflație (1,5%) stabilită de guvern. În plus, tarifele au fost majorate la 1-2-2008 în medie cu 7,2%. Creșterea medie în 2008 în raport cu 2007 este de 8,2%.

#### *Eurovinietă*

Tarifele nu au fost modificate în 2008.

### Asigurări (RCA + casco)

Conform informațiilor obținute de la un număr reprezentativ de societăți de asigurări, primele de bază pentru asigurările RCA au crescut în medie cu 2,8%. Creșterea medie a primelor casco a fost în 2008 de 6,2% (acest lucru inclusiv creșterea ca urmare a majorării prețurilor de catalog al vehiculelor). În plus, impozitul pentru asigurări a fost majorat la 1 martie 2008 de la 7 la 7,5%. În total, costurile pentru asigurări au crescut în medie cu 4,9% în 2008.

### Anvelope

Pentru determinarea evoluției costurilor pentru anvelope s-a pornit de la evoluția prețurilor de retail recomandate pentru o serie de mărci răspândite. Prețurile au crescut în medie cu 2,0% în 2008 în raport cu 2007.

### Combustibil

Pentru Olanda s-a pornit de la prețul motorinei la pompă pentru 2008 cu o reducere de € 2,90 la 100 de litri.

Situația de mai jos redă prețurile medii pentru motorină în 2007 și 2008 pentru Olanda și străinătate, în euro pe hectolitr.

*Prețuri motorină exclusiv TVA în euro la 100 de litri<sup>1</sup>*

Land	Medie 2007	Medie 2008	Modificare în %
Olanda	89,56	108,96	21,7
Belgia	89,95	107,68	19,7
Luxemburg	80,91	100,12	23,7
Franța	98,59	116,32	18,0
Germania	99,69	116,71	17,1
Italia	98,17	117,25	19,4
Spania	83,55	102,25	22,4

### Reparații și întreținere

Pe baza compoziției medii a costurilor și a evoluției salariilor și prețurilor diferitelor componente în 2008 în raport cu 2007, rezultă următoarea majorare de preț pentru elementul costurilor reparație și întreținere:

	Procent cost	medie 2008 față de medie 2007
Reparații terți	50%	1,7%
Costuri atelier propriu		
– costuri salariale	15%	3,2%
– piese, inventar de exploatare și alte echipamente	35%	2,8%
Total	100%	2,3%

<sup>1</sup> Prețul în octombrie, noiembrie și decembrie 2008 este egal cu prețul la 1-10-2008.

## **Costuri specifice de transport**

Costurile specifice de transport se referă la alte costuri pentru vehicule, asigurarea încărcăturii, daunele suferite de încărcătură și alte costuri în legătură cu transportul, precum inspecții, autorizații și documente. Majorarea nivelului general al prețurilor, pe baza indicelui prețurilor de consum, este folosită ca punct de pornire pentru stabilirea evoluției cheltuielilor specifice de transport. Acest lucru conduce pentru anul 2008, la o majorare de 2,8% față de 2007.

## **Costuri personal în mișcare și personal aferent sediului**

### *Salariu și contribuții sociale*

Rezultatele privind evoluția nivelului costurilor salariale se referă la modificările salariilor și altor condiții de muncă în conformitate cu CCM pentru Transportul rutier profesional de mărfuri și închirierea de macarale mobile, precum și evoluția procentului suportat de angajator din contribuțiile sociale aferente.

- La 1-1-2008: Modificări procente prime de asigurări și francize
- La 1-4-2008: Majorare salariu corelat funcției cu 1,5%

Creșterea totală medie a costurilor salariale (inclusiv 0,5% creștere incidentală a costurilor salariale) în 2008, în raport cu 2007, este de 3,2%.

### *Costuri de ședere etc.*

Indemnizațiile în baza CCM au crescut la 1 aprilie 2008 cu 1,5%. Pentru celelalte costuri de personal, care reprezintă 10% din acest element al costurilor, a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (2,8%). De aici rezultă o creștere de 2,4% pentru întregul element al costurilor.

## **Costuri generale ale societății**

### *Salariu + contribuții sociale*

Vezi costuri personal în mișcare și personal aferent sediului.

### *Sediu și alte costuri generale*

Pe baza indicilor evoluției nivelului general al prețurilor, aceste elemente ale costurilor au crescut în 2008 cu 2,8% în raport cu 2007.

## ANEXA 2

# EXPLICAȚII PRIVIND CALCULUL EVOLUȚIEI ESTIMATE A NIVELULUI SALARILOR ȘI AL PREȚURILOR ÎN 2009

Evoluțiile costurilor pentru 2009 în transportul rutier internațional de marfă sunt bazate, de asemenea, pe Perspectivele Macro Economice (PME) 2009 publicate de Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice la 1 septembrie 2008. O serie de cifre fundamentale sunt prezentate în tabelul de mai jos.

*Cifre fundamentale Perspective Macro Economice 2009*

	<i>modificare în % în raport cu 2008</i>	
Indice al prețurilor de consum	3,3	
Salariu reglementat prin CCM sector privat	3,5	
Normă salarială sector	4,0	
	<i>Niveluri</i>	
	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Contribuții sociale angajatori în % din salariul brut	26,1	25,7
Dobânda pe termen lung (%)	4,5	5,0
Curs euro (dolar)	1,55	1,57
Preț petrol (Brent, nivel, în dolari pe baril)	118	125

*Sursa: Biroul Olandez pentru Analiza Politicii Economice*

### **Costuri auto**

#### *Amortizare vehicul*

Evoluția prețurilor vehiculelor pentru transport depinde de o combinație de factori, precum costuri de producție, piață și noile exigențe legale. Pentru 2009 s-a estimat o creștere de 3,3% conform creșterii nivelului general al prețurilor.

#### *Dobândă (vehicul)*

Creșterea medie a ratei dobânzii în 2009 în raport cu 2008 este estimată la 11,1%. Pentru determinarea evoluției costurilor dobânzii, se ia, de asemenea, în considerare evoluția nivelului general al prețurilor, pentru capitalul investit în vehicul (3,3%). Acest lucru conduce la o majorare a costurilor dobânzii de 14,8%.



### *Impozit autovehicule*

Valorile impozitului pentru autovehicule sunt adaptate la 1.01.2009 la corectarea pentru inflație (1,7%) stabilită de guvern.

### *Eurovinietă*

Tarifele rămân neschimbate.

### *Asigurări (RCA + casco)*

Conform informațiilor obținute de la un număr reprezentativ de societăți de asigurări, nivelul primelor pentru asigurările RCA vor crește în 2009 cu 3,2% în raport cu 2008. Creșterea primelor casco în 2009 în raport cu 2008 este estimată în medie la 6,3% (acest lucru inclusiv creșterea ca urmare a majorării preconizate a prețurilor de catalog al vehiculelor). Ținând cont de cota parte relativă a diferitelor asigurări, se obține o creștere a costurilor preconizată pentru elementul asigurare auto de 5,0%.

### *Anvelope*

Evoluția costurilor pentru anvelope este bazată pe evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

### *Combustibil*

Datorită corectării pentru inflație stabilite prin lege (1,7%) referitor la acciza la motorină, aceasta a fost majorată la 1 ianuarie 2009 cu 0,69 eurocenți pe litru. Taxa pe stoc rămâne neschimbată.

Pentru estimarea prețului mediului al motorinei (exclusiv TVA, acciză și taxă pe stoc) în 2009 s-a pornit de la evoluția prețului petrolului conform Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (creștere de 4,6% în 2009 în raport cu 2008). Evoluția estimată a prețului combustibilului pentru anul 2009 este următoarea:

Motorină	Preț pe hectolitr	
	2008	2009
	€	€
Preț exclusiv acciză, taxe și TVA	72,20	75,52
Medie anuală acciză + taxă pe stoc:		
- acciză	39,13	41,32
- taxă pe stoc	0,53	0,53
Sub-total: preț motorină la pompă:	111,86	117,37
- reducere vânzare cu ridicata	2,90	2,90
Total	108,96	114,47
Indice	100,0	105,1

Pentru evoluția prețului motorinei pentru alimentarea în străinătate în 2009 s-a pornit de la o creștere de 4,6% (evoluție a prețului petrolului conform Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice) în raport cu 2008.

## Reparații și întreținere

Creșterea estimată a acestui element al costurilor este determinată după cum urmează:

	<i>Procent cost</i>	<i>medie 2009 față de medie 2008</i>
Reparații terți	50%	3,5%
Costuri atelier propriu:		
– costuri salariale	15%	3,7%
– piese, inventar de exploatare și alte echipamente	35%	3,3%
Total	100%	3,5%

## Costuri specifice de transport

Pentru evoluția estimată a costurilor specifice de transport a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

## Costuri personal în mișcare și personal aferent sediului

### *Evoluția costurilor salariale pentru transportul internațional 1*

Conform estimărilor Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice în privința evoluției costurilor salariale s-a ținut cont de creșterea salariilor reglementate prin CCM cu 3,5%. Creșterea totală estimată a costurilor salariale (inclusiv evoluția incidentală a costurilor salariale și diminuarea contribuțiilor sociale) pentru 2009 este de 3,7%.

### *Costuri de ședere etc.*

Pentru acest element al costurilor se estimează o creștere de 3,5%.

## Costuri generale ale societății

### *Salariu + contribuții sociale*

Vezi costuri personal în mișcare și personal aferent sediului.

### *Sediu și alte costuri generale*

Pentru evoluția costurilor pentru sediu și a costurilor generale a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

<sup>1</sup> La momentul în care a fost publicat acest raport nu erau încă încheiate negocierile privind un nou CCM între asociațiile profesionale și sindicate. Aceasta înseamnă că nu este clar când se va ajunge la un acord și cât de mult vor evolua costurile salariale pentru anul 2009. Pentru evoluția costurilor salariale pentru 2009 s-a pornit în acest raport de la cifrele Biroului Olandez pentru Analiza Politicii Economice (CPB).

De îndată ce se va ajunge la un acord privind un nou CCM, NEA va stabili care este devierea de la estimarea CPB folosită în acest raport. Dacă din această comparație va rezulta o diferență mare, este posibil să se decidă împreună cu NIWO publicarea unui nou raport revizuit.

## **Costuri generale ale societății**

### *Salariu + contribuții sociale*

Vezi costuri personal în mișcare și personal aferent sediului.

### *Sediu și alte costuri generale*

Pentru evoluția costurilor pentru sediu și a costurilor generale a fost urmată evoluția nivelului general al prețurilor (3,3%).

## ANEXA 3

# MODIFICAREA COSTURILOR CA URMARE A MODIFICĂRII PREȚULUI MOTORINEI

Pornind de la prețul de bază pentru motorină pentru anul 2009 (Pb) și prețul actual (Pa) și procentul reprezentat de costurile combustibilului în costurile totale (A), formula pentru creșterea, respectiv scăderea, costurilor totale (Kv) ca urmare a unei modificări a prețului de bază are următoarea formă:

$$Kv = \frac{(Pa - Pb)}{Pb} * A$$

Exemplu:

Pb = preț estimat al motorinei de 117,37 eurocent/litru excl. TVA

Pa = 111,30 eurocent/ litru (preț actual al motorinei excl. TVA)

A = 20% procent ocupat de costurile pentru combustibil în costurile totale

$$Kv = \frac{111,30 - 117,73}{117,73} * 20\% = -1,1\%$$

Această formulă a fost aplicată în tabelul de mai jos pentru o serie de situații.

**Tabel B.3.1 Modificare a costurilor (%) ca urmare a modificării prețului motorinei**

Modificare procentuală preț motorină față de preț de bază	Procent costuri combustibil în costurile totale			
	10 %	15 %	20 %	25 %
- 20 %	-2,0 %	-3,0 %	-4,0 %	-5,0 %
- 10 %	-1,0 %	-1,5 %	-2,0 %	-2,5 %
- 5 %	-0,5 %	-0,75 %	-1,0 %	-1,25 %
- 1 %	-0,1 %	-0,15 %	-0,2 %	-0,25 %
+ 1 %	0,1 %	0,15 %	0,2 %	0,25 %
+ 5 %	0,5 %	0,75 %	1,0 %	1,25 %
+ 10 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %
+ 20 %	2,0 %	3,0 %	4,0 %	5,0 %

## ANEXA 4

### REZULTATE ȘI ESTIMARE 2008

În tabelul B.4.1 (exclusiv congestiunea) și tabelul B.4.2 (inclusiv congestiunea) sunt prezentate atât rezultatele cât și estimarea pentru anul 2008. Estimarea pentru anul 2008 provine din raportul NEA "Evoluția nivelului costurilor pentru transportul rutier internațional de marfă în 2007 și 2008" (septembrie 2007).

Creșterea realizată a costurilor pentru 2008 este mai mare decât estimarea pentru anul 2008 din raportul menționat mai sus. Evoluția costurilor pentru combustibil a fost considerabil mai mare decât s-a prevăzut.

**Tabel B.4.1 Rezultate 2008 (în raport cu rezultatele din 2007) și estimare 2008 (în raport cu rezultatele din 2007) pe segment analizat (% modificare) - exclusiv congestiunea**

	<i>Nespecializat</i>		<i>Frigorific/mărfuri congelate</i>		<i>Cisternă/in vrac</i>	
	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>
<b>Transport Belgia/Lux.</b>						
100 km	6,1	4,4	6,2	4,4	6,1	4,4
250 km	6,6	4,5	6,6	4,5	6,5	4,5
500 km	7,1	4,6	7,1	4,6	7,0	4,6
750 km	7,4	4,6	7,4	4,6	7,3	4,6
<b>Transport Germania</b>						
100 km	6,1	4,5	6,2	4,5	6,1	4,4
250 km	7,0	4,6	7,0	4,6	6,9	4,5
500 km	7,4	4,6	7,4	4,6	7,3	4,6
750 km	7,6	4,7	7,6	4,7	7,5	4,6
1000 km	7,8	4,7	7,8	4,7	7,7	4,7
<b>Transport Franța</b>						
100 km	6,0	4,4	6,1	4,4	6,0	4,4
250 km	6,8	4,6	6,8	4,5	6,7	4,5
500 km	7,3	4,6	7,3	4,6	7,2	4,6
750 km	7,5	4,6	7,5	4,6	7,4	4,6
1000 km	7,6	4,7	7,6	4,7	7,5	4,6
<b>Transport Italia</b>						
1500 km	7,2	4,6	7,3	4,6	7,1	4,6
2000 km	7,5	4,7	7,5	4,7	7,4	4,7
2500 km	7,5	4,7	7,6	4,7	7,5	4,7
<b>Transport Spania</b>						
1500 km	7,6	4,7	7,6	4,7	7,5	4,7
2000 km	7,7	4,7	7,8	4,7	7,6	4,7
2500 km	7,9	4,7	7,9	4,7	7,7	4,7
<b>Transport Polonia</b>						
1000 km	7,2	4,6	7,2	4,6	7,2	4,6

Sursă: NEA

**Tabel B.4.2 Rezultate 2008 (în raport cu rezultatele din 2007) și estimare 2008 (în raport cu rezultatele din 2007) pe segment analizat (% modificare) - inclusiv congestionarea**

	<i>Nespecializat</i>		<i>Frigorific/mărfuri congelate</i>		<i>Cisternă/în vrac</i>	
	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>	<i>Rezultate 2008</i>	<i>Estimare 2008</i>
<b>Transport Belgia/Lux.</b>						
100 km	6,8	5,1	6,9	5,1	6,8	5,1
250 km	7,3	5,2	7,3	5,2	7,2	5,2
500 km	7,8	5,3	7,8	5,3	7,7	5,3
750 km	8,1	5,3	8,1	5,3	8,0	5,3
<b>Transport Germania</b>						
100 km	6,9	5,3	7,0	5,3	6,9	5,2
250 km	7,8	5,4	7,8	5,4	7,7	5,3
500 km	8,2	5,4	8,2	5,4	8,1	5,4
750 km	8,4	5,5	8,4	5,5	8,3	5,4
1000 km	8,6	5,5	8,6	5,5	8,5	5,5
<b>Transport Franța</b>						
100 km	6,5	4,9	6,6	4,9	6,5	4,9
250 km	7,3	5,1	7,3	5,0	7,2	5,0
500 km	7,8	5,1	7,8	5,1	7,7	5,1
750 km	8,0	5,1	8,0	5,1	7,9	5,1
1000 km	8,1	5,1	8,1	5,2	8,0	5,1
<b>Transport Italia</b>						
1500 km	7,6	5,0	7,7	5,0	7,5	5,0
2000 km	7,9	5,1	7,9	5,1	7,8	5,1
2500 km	7,9	5,1	8,0	5,1	7,9	5,1
<b>Transport Spania</b>						
1500 km	8,0	5,1	8,0	5,1	7,9	5,1
2000 km	8,1	5,1	8,2	5,1	8,0	5,1
2500 km	8,3	5,1	8,3	5,1	8,1	5,1
<b>Transport Polonia</b>						
1000 km	7,7	5,1	7,7	5,1	7,7	5,1

Sursă: NEA

## ANEXA 5

### PROPORȚIA COSTURILOR LUATĂ ÎN CONSIDERARE

În tabelele B.5.1 până la B.5.3 sunt prezentate procentele relative ale costurilor (pentru relațiile fundamentale) folosite la calcularea evoluțiilor totale ale costurilor.

**Tabel B.5.1 Alcătuire medie a costurilor transport nespecializat (2007)**

Element costuri	Relație între țări					
	Belgia/Lux. 250 km	Germania 500 km	Franța 500 km	Italia 1500 km	Spania 2000 km	Polonia 1000 km
	% procent					
<b>Costuri auto</b>						
Amortizare vehicul	9,1	8,4	8,3	8,9	8,2	7,7
Dobândă vehicul	2,7	2,4	2,4	2,2	2,0	2,2
Impozit autovehicule	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovinieta	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7
Asigurare	2,8	2,7	2,7	2,6	2,4	2,5
Diverse costuri vehicul	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Costuri rezervă mijloc tractat	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Anvelope	1,7	2,1	2,1	1,9	2,2	2,1
Combustibil	17,6	21,8	21,3	21,5	24,0	20,8
Reparații și întreținere	4,4	5,4	5,2	5,4	6,2	4,8
<b>Costuri specifice de transport</b>	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
<b>Costuri personal în mișcare</b>						
Salariu incl. contr. sociale	41,0	36,4	37,1	36,8	35,2	38,7
Costuri ședere + altele	5,0	5,4	5,5	6,1	5,7	6,3
<b>Costuri generale</b>						
Salariu incl. contr. sociale	6,8	6,6	6,6	6,3	6,1	6,5
Sediu	2,8	2,7	2,7	2,6	2,5	2,5
Alte costuri generale	4,0	4,0	4,0	3,8	3,7	4,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sursă: NEA



**Tabel B.5.2 Alcătuire medie a costurilor transport frigorific/mărfuri congelate (2007)**

Element costuri	Relație între țări					
	Belgia/Lux. 250 km	Germania 500 km	Franța 500 km	Italia 1500 km	Spania 2000 km	Polonia 1000 km
	% procent					
<b>Costuri auto</b>						
Amortizare vehicul	10,6	9,8	9,9	10,4	9,7	9,0
Dobândă vehicul	3,3	3,0	3,1	2,8	2,6	2,8
Impozit autovehicule	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovinietă	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7
Asigurare	2,8	2,7	2,7	2,5	2,4	2,5
Diverse costuri vehicul	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Costuri rezervă mijloc tractat	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Anvelope	1,6	1,9	1,9	1,8	2,0	1,9
Combustibil	17,7	21,8	21,3	21,6	23,9	21,1
Reparații și întreținere	5,0	6,2	6,0	6,1	6,9	5,5
<b>Costuri specifice de transport</b>	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Costuri personal în mișcare</b>						
Salariu incl. contr. sociale	38,3	33,9	34,4	34,3	33,0	36,2
Costuri ședere + altele	4,6	5,1	5,1	5,7	5,4	5,8
<b>Costuri generale</b>						
Salariu incl. contr. sociale	6,8	6,5	6,5	6,1	6,0	6,4
Sediu	2,7	2,6	2,6	2,5	2,4	2,6
Alte costuri generale	4,1	4,0	4,0	3,8	3,6	3,9
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sursă: NEA

Tabel B.5.3 Alcătuire medie a costurilor transport cisternă/în vrac (2007)

Element costuri	Relație între țări					
	Belgia/Lux. 250 km	Germania 500 km	Franța 500 km	Italia 1500 km	Spania 2000 km	Polonia 1000 km
	% procent					
<b>Costuri auto</b>						
Amortizare vehicul	11,4	10,6	10,7	11,2	10,5	9,8
Dobândă vehicul	3,5	3,2	3,3	2,9	2,7	3,0
Impozit autovehicule	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovinietă	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7
Asigurare	3,0	2,9	3,0	2,8	2,6	2,7
Diverse costuri vehicul	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Costuri rezervă mijloc tractat	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
Anvelope	1,5	1,9	1,8	1,7	2,0	1,9
Combustibil	17,1	21,3	20,7	21,0	23,2	20,8
Reparații și întreținere	4,7	5,8	5,6	5,8	6,6	5,2
<b>Costuri specifice de transport</b>	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Costuri personal în mișcare</b>						
Salariu incl. contr. sociale	38,1	33,8	34,3	34,2	32,9	35,9
Costuri ședere + altele	4,6	5,1	5,1	5,7	5,3	5,8
<b>Costuri generale</b>						
Salariu incl. contr. sociale	6,8	6,5	6,5	6,2	6,0	6,3
Sediu	2,8	2,6	2,6	2,5	2,4	2,6
Alte costuri generale	4,0	3,9	4,0	3,7	3,7	3,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sursă: NEA



**NEA**  
a member of Panteia

# Indice al costurilor 2008/2009 pentru activitățile conexe transportului

**W. Mars**

Acest studiu a fost realizat pentru: Consiliul de Administrație al Fundației NIWO. Identificare R20080218/30389000/WMA/GJO

Zoetermeer, octombrie 2008

- © Utilizarea de cifre și/sau text din acest raport este permisă, cu condiția ca sursa să fie menționată clar. Multiplicarea este permisă exclusiv după primirea aprobării în scris a NEA și NIWO.

## Cuprins

1	METODĂ DE LUCRU	6
1.1	Introducere	6
1.2	Structura raportului	7
2	FUNDAMENTUL	8
2.1	Repartizarea costurilor pe activitate	8
3	INDICI AI COSTURILOR	
3.1	Puncte de pornire	9
3.2	Costuri personal depozit	10
3.3	Costuri sediu	11
3.4	Inventar de exploatare	13
3.5	Mijloace auxiliare	14
3.6	Alte costuri	14
4	INDICE ACT	15
	Anexă Analiza abc	17

# Rezumat

## Rezultate 2008

Costurile pentru activitățile conexe transportului au crescut în 2008 cu 3,2% în raport cu 2007. Aceasta este o medie a sectorului. Costurile salariale au crescut în medie cu 3,2% în 2008, în raport cu 2007.

În tabelul 1 este redată modificarea costurilor pentru fiecare activitate conexă transportului.

**Tabel 1 Modificarea costurilor 2008 în raport cu 2007 (în %)**

Activitate	Modificare în %
Recepție	3,3 %
Depozitare	3,1 %
Livrare	3,2 %
Selectarea comenzilor	3,4 %
Altele	3,2 %
<b>Total ponderat</b>	<b>3,2 %</b>

## Estimare 2009

Pentru costurile activităților conexe transportului se anticipează în 2009 o creștere de 3,7% în raport cu 2008. Se prevede o creștere medie de 3,7% a costurilor salariale.

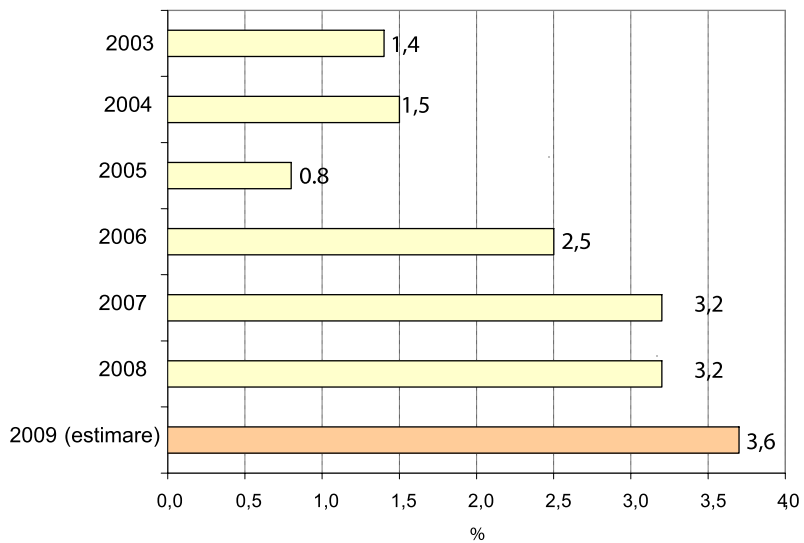
Tabelul 2 prezintă modificarea anticipată a costurilor pentru fiecare activitate.

**Tabel 2 Modificare anticipată a costurilor 2009 în raport cu 2008 (în %)**

Activitate	Modificare în %
Recepție	3,7 %
Depozitare	3,7 %
Livrare	3,7 %
Selectarea comenzilor	3,6 %
Altele	3,7 %
<b>Total ponderat</b>	<b>3,7 %</b>

În figura 1 sunt prezentate rezultatele creșterii costurilor în perioada 2003-2008 și estimarea pentru 2009.

**Figura 1 Creșterea costurilor (în %) pentru activitățile conexe transportului  
(modificare în raport cu anul precedent)**



# 1. Metodă de lucru

## 1.1 Introducere

Pentru indexarea evoluției costurilor “Activităților Conexe Transportului” (ACT) rutier de mărfuri, NEA a elaborat un sistem de indexare pentru cheltuielile cu depozitarea și activitățile legate de depozitare. Astfel de activități de exploatare au o legătură puternică cu transportul efectiv și adesea vin în sprijinul acestuia.

Din cauza importanței în creștere a activităților conexe transportului scade transparența în organizație, astfel încât devine mai dificil să se detalieze costurile pe produse sau clienți. Complexitatea în creștere face dificilă specificarea cheltuielilor efectuate cu ajutorul metodelor tradiționale precum Situația de repartizare a costurilor și Metoda de depozitare. În acest studiu se folosește Activity Based Costing, pentru a se putea realiza totuși o atribuire corectă a costurilor. Un loc central în această metodologie este ocupat de specificarea costurilor indirecte în costuri directe. Astfel, spre deosebire de metodele tradiționale, această metodă face diferența între activitățile cărora le pot fi atribuite diferitele mijloace de producție. Rezultatele analizei ABC constituie baza indicelui (ilor). O inventariere a (componentelor) costurilor implicate de activitățile conexe transportului, efectuate de societățile de transport în practică, a avut rolul de fundament al indicelui.

Stabilirea relațiilor între costuri și prestații reprezintă, în special pentru activitățile conexe transportului, o materie complexă, având în vedere faptul că acestea sunt compuse dintr-o serie de activități și variabile divergente dar și puternic conectate.

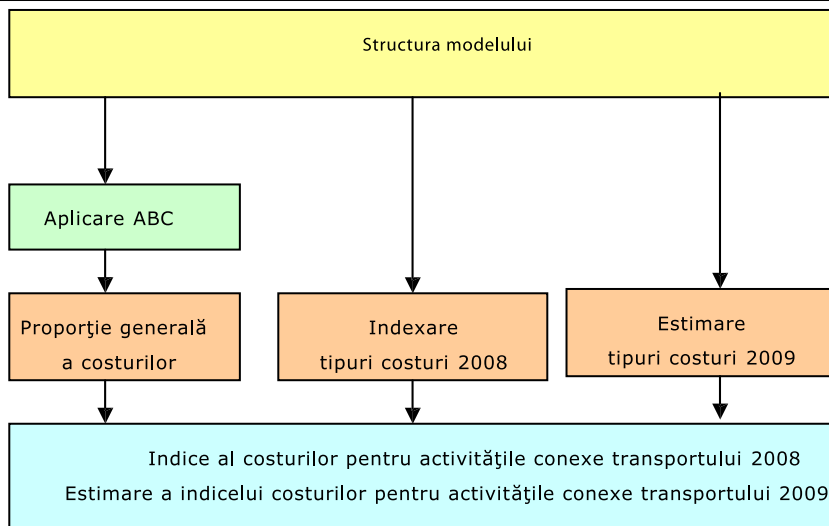
Se face distincția între activități de execuție, ca de exemplu depozitarea, recepția și livrarea, selectarea comenzilor și activități administrative ca de exemplu gestionarea stocului. În afară de acestea sunt importante, de asemenea, formele de prezentare (colet, palet și vrac) și caracteristicile produselor (de exemplu necesita temperatură constantă).

Această diversitate a activităților și formelor de prezentare face dificilă o atribuire corectă a costurilor. O repartizare eronată a costurilor poate conduce la o fixare eronată a prețului și un sentiment nemeritat de reușită în gestionarea costurilor.

După ce a fost stabilită structura modelului ABC, acesta este pus în practică pentru a se obține o proporție generală a costurilor pe baza acestor rezultate. În plus se pot determina indici ai costurilor pentru diferitele tipuri de costuri. Proporția generală a costurilor și indexarea tipurilor de costuri conduc împreună la alcătuirea unei indice al costurilor pentru activitățile conexe transportului.



Figura 1.1 Prezentare sumară a studiului



Importanța indicelui de costuri NEA poate fi diferită pentru fiecare societate. Societățile care dispun deja de un indice propriu al costurilor, folosesc indexul NEA pentru a face comparația cu propriile calcule. Societățile care nu dispun de un indice ACT pot folosi indicele NEA ca exemplu și își pot calcula propriul indice prin introducerea de date specifice societății.

Dificultatea ACT este reprezentată de faptul că importanța diferitelor tipuri de costuri subiacente din cadrul unei activități este puternic legată de tipul produsului care este manipulat. Unele produse (sau clienți) necesită mai multe manipulări decât altele. Drept urmare, acestora trebuie să li se repartizeze mai multe costuri. Indicele trebuie să fie sensibil la aceste diferențe.

Indicele care este calculat, este valabil pentru activitățile desfășurate în cadrul unui depozit bazat pe unități de transport standard precum paletă sau cărucioare cu roțile. Astfel, acest index nu poate fi utilizat direct pentru spații de depozitare care nu sunt bazate pe astfel de unități, ca de exemplu depozite pentru mărfuri în vrac.

## 1.2 Structura raportului

Procentul tipurilor de costuri pe activitate este redată în *capitolul 2*. În *capitolul 3* este calculat, pentru fiecare tip de costuri (de ex. sediu), un indice pe baza diferitelor elemente ale costurilor (de ex. dobândă, energie, impozit, etc.). De asemenea, este realizată o estimare a indicelui de costuri pentru anul 2009. În *capitolul 4* este calculat indicele ACT pe baza cotei părți reprezentate de tipul de cost pe activitate și indicele diferitelor tipuri de costuri.

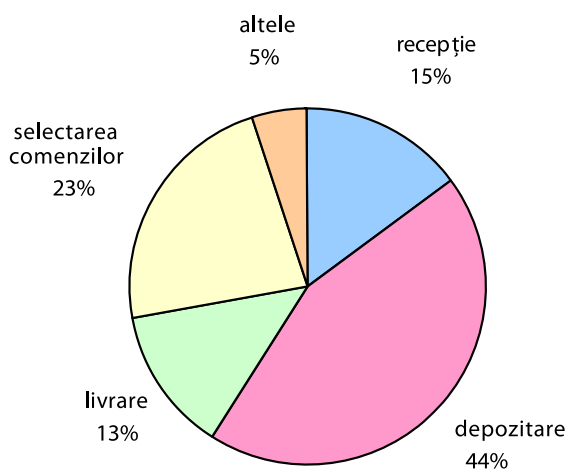
În *anexă* sunt descrise mai detaliat diferitele etape parcurse în timpul unei analize ABC.

## 2. Fundamentul

### 2.1 Repartizarea costurilor pe activitate

Pe baza analizelor ABC (vezi anexa) efectuate în cadrul societăților de transport, putem ajunge la un model central al costurilor. Acest model este bazat pe modelele individuale ale proporțiilor reprezentate de costuri în societățile de transport examinate. Sumele reale sunt, bineînțeles, diferite pentru fiecare societate.

**Figura 2.1 Procente medii din costuri pentru diferitele activități**



Totuși, pentru a putea stabili relația dintre diferitele activități (vezi mai sus) și majorarea costurilor pe tip de cost, trebuie să se facă legătura între aceste activități și procentele subiacente din costuri. Determinarea acestei relații este esențială pentru studiu, având în vedere faptul că procentele din costuri sunt folosite ca factori de evaluare.

## 3. Indici ai costurilor

### 3.1 Puncte de pornire

Pentru calculul evoluției costurilor pentru activitățile de depozitare, NEA folosește evoluțiile ponderate ale componentelor individuale ale costurilor, și anume:

- Costuri personal depozit
- Costuri sediu
- Inventar de exploatare
- Mijloace auxiliare
- Alte costuri

Proporțiile costurilor, care stau la baza acestor indici, au fost obținute prin observări la respectivele societăți de transport. Coeficienții de evaluare din tabelele indicate redau importanța relativă a respectivelor tipuri de costuri.

Evoluțiile costurilor pentru activitățile conexe transportului estimate pentru anul 2009 sunt bazate, de asemenea, pe Perspectivele Macro Economice (PME) 2009 ale Biroului Olandez pentru Analiza Economiei Politice (septembrie 2008).

**Tabel 3.1 Cifre fundamentale în Perspectivele Macro Economice 2009**

	<i>modificare în % față de 2008</i>	
Indice al prețurilor de consum	3,3	
Salariu reglementat prin CCM sector privat	3,5	
Normă salarială sector privat	4,0	
	<i>Niveluri</i>	
	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Contribuții sociale angajatori în % din salariul brut	26,1	25,7
Dobânda pe termen lung (%)	4,5	5,0

*Sursa: Biroul Olandez pentru Analiza Economiei Politice*

Pentru elementul dobândă al costurilor s-a pornit pentru estimarea creșterii costurilor pentru anul 2009 de la evoluția dobânzii pe termen lung. Pentru celelalte elemente ale costurilor se pornește de la indicii de prețurilor de consum.

### 3.2 Costuri personal depozit

Costurile pentru personalul care lucrează în depozit sunt formate în cea mai mare parte din costuri salariale și din contribuțiile sociale aferente, plătite de angajator (98%). Alte costuri de personal, precum excursiile organizate de firmă, studiile și alte costuri similare, însumează 2% din costurile totale pentru personalul din depozit.

**Tabel 3.2 Evoluția costurilor personal depozit 2007-2009**

	Produs de evaluare	Indice			2008 față de 2007	Estimare 2009 față de 2008
		2007	2008	2009		
		2006 = 100			% modificare	
Costuri salariale personal depozit incl. contribuții soc.	98	104,7	108,1	112,0	3,2	3,7
Alte costuri de personal	2	101,6	104,4	107,9	2,8	3,3
Total	100	104,6	108,0	112,0	3,2	3,7

#### *Costuri salariale și contribuții sociale angajatori*

Rezultatele privind evoluția nivelului costurilor salariale se raportează la modificările salariilor și a altor condiții de muncă conform CMM (Contract Colectiv de Muncă) pentru Transportul rutier profesional de mărfuri și la închirierea de macarale mobile, precum și la evoluția înregistrată de procentul care revine angajatorului din contribuțiile sociale aferente.

- La 1-1-2008: Modificări procente prime de asigurări și francize
- La 1-4-2008: Majorare salariu corelat funcției cu 1,5%

Creșterea medie totală a costurilor salariale (inclusiv 0,5% creștere incidentală a costurilor salariale) în 2008, în raport cu 2007, este de 3,2%.

#### *Evoluție estimată a costurilor salariale pentru personalul din depozit<sup>1</sup>*

În privința evoluției costurilor salariale s-a avut în vedere o creștere de 3,5% a salariilor reglementare prin CCM, conform estimărilor Biroului Central Olandez pentru Analiza Economiei Politice. Creșterea totală estimată a costurilor salariale (inclusiv evoluția incidentală a costurilor salariale și diminuarea contribuțiilor sociale) pentru 2009 ajunge la 3,7%.

#### *Alte costuri de personal*

Acest indice este asimilat indicelui general al prețurilor de consum.

<sup>1</sup> La momentul în care a fost publicat acest raport nu erau încă încheiate negocierile privind un nou CCM între asociațiile profesionale și sindicate. Aceasta înseamnă că nu este clar când se va ajunge la un acord și cât de mult vor evolua costurile salariale pentru anul 2009. Pentru evoluția costurilor salariale pentru 2009 s-a pornit în acest raport de la cifrele Biroului Olandez pentru Analiza Economiei Politice (BOAEP).

De îndată ce se va ajunge la un acord privind un nou CCM, NEA va stabili care este devierea de la estimarea BOAEP folosită în acest raport. Dacă din această comparație va rezulta o diferență mare, este posibil să se decidă publicarea unui nou raport revizuit.

### 3.3 Costuri sediu

Dacă se închiriază un depozit, acest lucru va conduce la un alt raport între elementele costurilor decât atunci când se cumpără un depozit. Astfel, în cazul unui depozit aflat în proprietate, costurile pentru întreținere și reparații, asigurare și impozit vor fi mai mari. La determinarea costurilor de sediu s-a pornit de la premiza că aproximativ jumătate din depozite este cumpărată, iar cealaltă jumătate este închiriată.

**Tabel 3.3 Evoluția costurilor pentru sediu 2007-2009**

	<i>Produs de evaluare</i>	<i>Indice</i>			<i>2008 față de 2007</i>	<i>Estimare 2009 față de 2008</i>
		<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>		
		<i>2006 = 100</i>			<i>% modificare</i>	
Dobândă	12	98,6	102,3	109,5	3,8	7,0
Amortizare clădiri	32	101,6	104,4	107,9	2,8	3,3
Imobil închiriat	41	101,6	104,4	107,9	2,8	3,3
Reparații și întreținere imobil	5	104,6	108,3	111,8	3,5	3,3
Gaz, apă și electricitate	7	103,6	106,3	109,8	2,6	3,3
Impozite și asigurări	2	102,2	104,8	108,2	2,5	3,3
Costuri curățenie	1	104,6	108,3	111,8	3,5	3,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>101,6</b>	<b>104,6</b>	<b>108,5</b>	<b>3,0</b>	<b>3,7</b>

#### *Dobândă*

La calcularea evoluției ratei dobânzii s-a pornit de la evoluția procentului de randament pentru împrumuturile de stat cu o durată de 10 ani, pe baza mediei mobile pe 5 ani. În continuare s-a ținut cont de evoluția patrimoniului total investit.

#### *Amortizare clădiri*

Evoluția costurilor de amortizare pentru imobilele societăților a fost asimilată evoluției indicelui general al prețurilor.

#### *Imobil închiriat*

Evoluția costurilor pentru închirierea unui imobil a fost asimilată evoluției indicelui general al prețurilor.

#### *Reparații și întreținere imobil*

Pentru determinarea acestui indice al costurilor s-a folosit indicele prețurilor de consum pentru reparații și întreținere, al Biroului Central pentru Statistică (BCS), format atât din produse cât și din servicii.

### *Gaz, apă și electricitate*

Rubricile electricitate, gaz și alimentare cu apă ale indicelui prețurilor de consum al BCS au fost folosite pentru determinarea indicelui costurilor pentru gaz, apă și electricitate.

### *Impozite și asigurări*

Pentru determinarea indicelui costurilor pentru impozite și asigurări s-a pornit de la o serie de rubrici din indicele prețurilor de consum al BCS, și anume:

- asigurarea în legătură cu locuința,
- taxa pentru canalizare,
- taxa de salubritate pentru persoane juridice și persoane fizice și taxa de purificare a apelor menajere.

### *Costuri curățenie*

Evoluția costurilor pentru curățenie a fost asimilată evoluției elementului de costuri reparații și întreținere imobil.

### 3.4 Inventar de exploatare

În tabelul de mai jos sunt redade pentru tipul de costuri inventar de exploatare factorul de evaluare și indicele.

**Tabel 3.4 Evoluția costurilor inventar de exploatare 2007-2009**

	Produs de evaluare	Indice			2008 față de 2007	Estimare 2009 față de 2008
		2007	2008	2009		
		2006 = 100			% modificare	
Dobândă	9	100,1	105,4	112,8	5,3	7,0
Amortizare inventar de expl.	37	103,2	107,5	111,1	4,2	3,3
Închiriere/leasing	46	106,4	111,0	114,6	4,3	3,3
Reparații și întreținere	6	101,6	104,4	107,9	2,8	3,3
Asigurări	2	99,8	100,5	103,8	0,7	3,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>104,2</b>	<b>108,6</b>	<b>112,5</b>	<b>4,2</b>	<b>3,6</b>

#### *Dobândă*

La calcularea evoluției ratei dobânzii s-a pornit de la evoluția procentului de randament pentru împrumuturile de stat cu o durată de 10 ani, pe baza mediei mobile pe 5 ani. În continuare s-a ținut cont de evoluția patrimoniului total investit.

#### *Amortizare inventar de exploatare*

La determinarea indicelui pentru amortizarea inventarului s-a pornit de la indicele BCS pentru utilaje de încălzire, ridicare și transport.

#### *Închiriere/leasing*

La determinarea evoluției costurilor pentru închiriere/leasing s-a pornit de la faptul că indicele pentru închiriere/leasing este egal cu indicele pentru bunuri aflate în proprietate.

#### *Reparații și întreținere*

Acest indice este asimilat evoluției indicelui general al prețurilor.

#### *Asigurări*

Evoluția costurilor asigurărilor este asimilată evoluției celorlalte asigurări (rubrică pentru determinare IPC).

### 3.5 Mijloace auxiliare

La stabilirea indicelui costurilor pentru mijloacele auxiliare se poate porni de la aceeași evoluție a costurilor ca la inventarul de exploatare.

În plus trebuie să se determine un indice pentru energie. Acesta se presupune că este egal cu indicele pentru gaz, apă și electricitate.

**Tabel 3.5 Evoluția costurilor mijloace auxiliare 2007-2009**

	Produs de evaluare	Indice			2008 față de 2007	Estimare 2009 față de 2008
		2007	2008	2009		
		2006 = 100			% modificare	
Dobândă	5	100,1	105,4	112,8	5,3	7,0
Amortizare mijloace auxiliare	41	103,2	107,5	111,1	4,2	3,3
Închiriere/leasing	44	106,4	111,0	114,6	4,3	3,3
Reparații și întreținere	5	101,6	104,4	107,9	2,8	3,3
Energie	3	103,6	106,3	109,8	2,6	3,3
Asigurări	2	99,8	100,5	103,8	0,7	3,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>104,3</b>	<b>108,6</b>	<b>112,4</b>	<b>4,1</b>	<b>3,5</b>

### 3.6 Alte costuri

Pentru evoluția celorlalte costuri s-a luat în considerare atât evoluția nivelului general al prețurilor (50%), cât și evoluția costurilor salariale (50%).

**Tabel 3.6 Evoluția costurilor pentru alte costuri 2007-2009**

	Indice			2008 față de 2007	Estimare 2009 față de 2008
	2007	2008	2009		
	2006 = 100			% modificare	
Alte costuri	103,2	106,3	110,0	3,0	3,5



## 4. Indice ACT

Atunci când se combină rezultatele obținute în capitolul 3 cu proporțiile reprezentate de costuri din capitolul 2, se poate determina indicele costurilor ACT pentru 2008 și se poate face o estimare privind indicele costurilor ACT pentru 2009.

Prin înmulțirea indicilor calculați pentru personalul din depozit, sediu, inventar de exploatare, mijloace auxiliare și altele (vezi tabel 4.2) cu procentul reprezentat de fiecare tip de cost pentru activitățile distincte de recepție, depozitare, livrare, selectarea comenzii și altele (tabel 4.1), se poate alcătui un indice pentru activitățile desfășurate în depozit (tabel 4.3).

**Tabel 4.1 Procente pentru fiecare activitate și tip de costuri distincte**

Activitate	%	Dintre care:					
		Pers. depozit	Sediu	Inventar	Mijloace aux.	Altele	Total
Recepție	15%	46,9%	29,0%	0,0%	13,1%	11,0%	100%
Depozitare	44%	10,6%	67,9%	10,5%	0,0%	11,0%	100%
Livrare	13%	44,2%	32,0%	0,0%	12,8%	11,0%	100%
Pregătire com.	23%	61,3%	7,4%	2,2%	18,1%	11,0%	100%
Altele	5%	54,0%	26,6%	0,0%	8,4%	11,0%	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>34,2%</b>	<b>41,5%</b>	<b>5,1%</b>	<b>8,2%</b>	<b>11,0%</b>	<b>100%</b>

**Tabel 4.1 Procente pentru fiecare activitate și tip de costuri distincte**

Tip costuri	2007 (2006=100)	2008 (2007=100)	2009 (2008=100)
Personal depozit	104,6	103,2	103,7
Sediu	101,6	103,0	103,7
Inventar de exploatare	104,2	104,2	103,6
Mijloace auxiliare	104,3	104,1	103,5
Altele	103,2	103,0	103,5

**Tabel 4.3 Indici ACT**

Activitate	2007 (2006=100)	2008 (2007=100)	2009 (2008=100)
Recepție	103,5	103,3	103,7
Depozitare	102,4	103,1	103,7
Livrare	103,5	103,2	103,7
Pregătire comandă	104,2	103,4	103,6
Altele	103,6	103,2	103,7
<b>Indice ACT</b>	<b>103,2</b>	<b>103,2</b>	<b>103,7</b>

## EXEMPLU

Dacă un transportator dispune de suficiente informații privind procentele în care sunt împărțite activitățile sale și procentele în care sunt împărțite tipurile sale de cheltuieli, atunci acesta este capabil să determine indicii ACT pentru societatea sa.

În cazul transportatorului A sunt desfășurate activitățile de recepție, depozitare, selectarea comenzilor și livrare. Având în vedere faptul că bunurile recepționate sunt depozitate aici pentru o perioadă lungă, cheltuielile pentru depozitare reprezintă un procent mai mare din totalul activităților conexe transportului; să presupunem 68,8% în loc de media de 44% (vezi figura 2.1). Atunci mai rămâne 31,2% pentru recepție, livrare, selectarea comenzilor și alte activități.

Dacă transportatorul A are în plus și sediul în provincia Drenthe, astfel încât costurile locației sunt mai scăzute, este posibil ca procentele din costuri reprezentate de diferitele activități să se modifice, ca de exemplu:

**Tabel 3.1 Majorare anuală a costurilor (în %) ca urmare a creșterii congestiei și a scăderii accesibilității**

Activități	% procent	Pers. depozit	Sediu	Inventar	Mijloace aux.	Altele
		2008: 103,2	2008: 103,0	2008: 104,2	2008: 104,1	2008: 103,0
Recepție	8,4%	52,4%	20,7%	0,0%	15,9%	11,0%
Depozitare	68,8%	18,8%	52,0%	17,2%	1,0%	11,0%
Livrare	7,2%	49,8%	23,8%	0,0%	15,4%	11,0%
Pregătire com.	12,8%	60,6%	5,5%	2,7%	20,2%	11,0%
Altele	2,8%	59,1%	19,1%	0,0%	10,8%	11,0%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>30,3%</b>	<b>40,5%</b>	<b>12,2%</b>	<b>6,0%</b>	<b>11,0%</b>

Pe baza acestor date, transportatorul A poate determina în mod simplu indicele ACT 2008 pentru societatea sa.

Indicele ACT este de: 103,3.

$(30,3\% \times 103,2 + 40,5\% \times 103,0 + 12,2\% \times 104,2 + 6,0\% \times 104,1 + 11,0\% \times 103,0)$

## Analiza abc

Analiza ABC este efectuată sub forma unui plan în etape. Se face diferența între următoarele etape:

### ***Etapa 1: Inventarierea activităților***

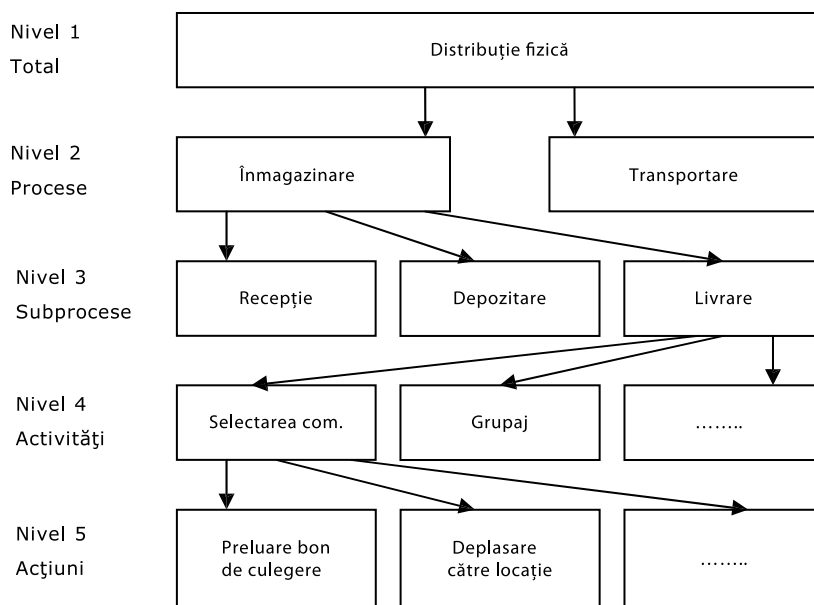
Pentru a se putea calcula un indice trebuie să se definească mai întâi care activități vor fi diferențiate.

După cum se poate vedea în figura B1, distribuția fizică poate fi divizată în procese situate pe diferite niveluri de detaliere.

Trebuie să se aleagă o măsură de detaliere care să fie suficientă pentru a se putea calcula un indice demn de încredere. Prea puțină detaliere are ca urmare un indice grosier, prea multă detaliere necesită prea mult timp și aduce cu sine prea puțină plusvaloare la calcularea indicelui.

În cadrul calculării indicelui costurilor este potrivit nivelul trei. În principiu acest nivel este suficient de detaliat pentru un calcul adecvat al costurilor, în timp ce activitățile ce trebuie efectuate în domeniul colectării de date rămân evaluabile. Se face o singură excepție; subprocesul "Livrare" este divizat în "Selectarea comenzii" (nivel 4) și "Alt tip de livrare". Acest lucru pentru că a reieșit că activitatea "Selectarea comenzii" ocupă o cotă parte mare din costuri. Din această cauză este îndreptățită o tratare separată.

**Figura B.1 Divizare a activităților societății**



În tabelul de mai jos sunt definite cele mai importante activități care sunt diferențiate din acest motiv în model.

**Tabel B.1 Activități diferențiate în model**

**recepție:**

Aici se înregistrează descărcarea bunurilor, transportul intern, plasarea în locația de depozitare și înregistrarea intrării.

**depozitare:**

Gestionarea bunurilor în locația de depozitare pe parcursul unei anumite perioade.

**pregătire comandă:**

Reunirea de colete separate în comenzi pentru clienți.

**alte activități:**

Aici se înregistrează activitățile fizice pentru a adapta produsele la nevoile clientului și activități în legătură cu fluxul informațional, ca de exemplu gestionarea stocului și order entry.

**livrare:**

Aici se înregistrează transportul intern al bunurilor de la spațiul de depozitare sau locația de pregătire a comenzii la camioane și selectarea de expediere și încărcarea bunurilor.

## Etapa 2: Inventarierea (tipurilor de) costurilor

Pe lângă activități, va trebui să fie stabilite costurile care vor fi alocate.

La inventarierea costurilor, NEA face distincția între următoarele tipuri de costuri:

1. Costuri personal depozit
2. Costuri sediu
3. Inventar de exploatare
4. Mijloace auxiliare
5. Costuri generale

Costurile pentru **personalul din depozit** sunt formate din:

1. costuri salariale pentru personalul din depozit
2. contribuții sociale în contul angajatorului
3. alte costuri de personal

**Costurile pentru sediu** sunt formate din următoarele elemente:

1. dobândă
2. amortizări pentru teren și clădiri
3. chirie imobil
4. reparații și întreținere a imobilului
5. gaz, apă și electricitate
6. impozite și asigurări
7. costuri pentru curățenie

Pentru tipul de costuri **inventar de exploatare** se poate face distincția între:

1. dobândă
2. amortizări pentru inventar
3. chirie
4. reparații și întreținere
5. asigurări

Tipul de costuri **mijloace auxiliare** este format din următoarele elemente:

1. dobândă
2. amortizare a mijloacelor auxiliare
3. chirie / leasing
4. reparații și întreținere
5. energie
6. asigurări

La capitolul **alte cheltuieli** se înscriu printre altele:

1. costuri de birou pentru imobil
2. alte asigurări
3. costuri de automatizare
4. costuri de telefonie
5. costuri generale

### **Etapa 3: Stabilirea responsabililor pentru costuri**

Stabilirea responsabililor pentru costuri este necesară pentru a se putea atribui activităților costurile pentru factorii de producție, în următoarea etapă.

#### *Personal din depozit*

Personalul din depozit este împărțit în general după diferite funcții, de exemplu șoferi elevatoare, persoane care efectuează selectarea comenzilor și un șef de depozit. Pentru a se putea atribui activităților costurile generate de aceste persoane, se utilizează responsabilul pentru costuri "timp" (ore sau minute).

#### *Sediu*

Imobilul sau imobilele în care se desfășoară activitățile conexe transportului pot avea diferite funcții. Astfel se poate face distincția între:

- spațiu pentru recepție și livrare
- locații pentru selectarea comenzilor
- locații de depozitare
- căi de circulație
- cantină și birou
- alte spații

Responsabilul pentru costuri luat în considerare este suprafața (m<sup>2</sup>).

#### *Inventar de exploatare*

Costurile pentru inventar constau în principal din costuri pentru rafturile destinate locației de depozitare și de pregătire a comenzilor. Ca responsabil pentru costurile de inventar este indicat numărul de locuri pentru paleți.

#### *Mijloace auxiliare*

La capitolul mijloace auxiliare ne putem gândi în primă instanță la diferitele tipuri de elevatoare cu furcă. Ale mijloace auxiliare întâlnite sunt, de exemplu, mașinile de reambalare și mijloacele auxiliare pentru etichetare și marcarea prețului. Responsabilul pentru costuri timp este folosit pentru a se atribui activităților costurile mijloacelor auxiliare.

#### *Alte costuri*

Având în vedere alcătuirea divergentă a acestui element, cel mai adesea nu este posibil în practică să se stabilească în acest caz un responsabil pentru costuri. Acest tip de costuri este format dintr-o mare diversitate de cheltuieli, precum costuri pentru automatizare, costuri pentru curățenie și costuri generale. În locul acestuia se lucrează, pentru toate activitățile, cu un procent al costurilor generale 11%.

### **Etapa 4 și 5: Responsabili pentru activități**

La atribuirea de costuri cu personalul pentru activități este necesar să se știe ce procent al timpului este destinat unei anumite activități. Pentru a obține această informație se pot face verificări prin sondaj sau organiza anchete. La efectuarea de verificări prin sondaj este foarte important să se aleagă un moment reprezentativ. În caz contrar, datele pot

conduce la crearea unei imagini denaturate. De aceea s-a optat pentru efectuarea de anchete. Mai întâi a fost efectuată o analiză a procesului pentru a se descoperi care sunt etapele din care sunt formate activitățile, apoi a fost pusă întrebarea cât s-a folosit din responsabilitii pentru costuri pentru realizarea unei anumite etape și cât de des a fost realizată acea etapă în ultimul an.

**Tabel 4.5 Activități și responsabili pentru activități**

Activitate	Responsabili pentru activități
Recepție	Palete
Depozitare	Zile palet
Selectarea comenzii	Colete
Livrare	Paletți
Alte activități	11% costuri generale

În acest scop este necesar să se stabilească în avans responsabilitii pentru activități. Aceștia sunt menționați în tabelul de mai sus. După ce sunt cunoscute costurile, iar responsabilitii pentru costuri au fost determinați, costurile pot fi atribuite activităților prin intermediul responsabililor pentru costuri. Mai întâi este necesar să se detalieze activitățile în procese sau activități parțiale. Astfel activitatea recepție este formată din următoarele procese:

- luare în primirea a bunurilor
- înregistrarea intrării
- transport intern
- plasarea în locație

Costurile vor putea fi atribuite activității recepție doar în momentul în care se cunoaște, de exemplu, cât timp a dedicat personalul pentru luarea în primire a bunurilor. În acest sens trebuie să se determine mai întâi de cât timp este nevoie pentru a recepționa un palet și apoi să se afle câți paletți sunt recepționați pe an. Acest lucru este, de asemenea, valabil pentru transportul intern: cât de des se folosesc căile de circulație pentru transport intern pentru recepția bunurilor?

### *Personal din depozit*

În cazul personalului se pornește de la numărul de ore productive, în loc de numărul total al orelor disponibile. Prin aceasta se înțelege numărul de ore disponibile din care se scad timpii de inactivitate și orele nelucrate, precum concediile de odihnă și medicale. Atribuirea de costuri de personal pentru activități depinde de timpul dedicat pentru fiecare activitate parțială și de numărul de paleți care au fost recepționați, livrați, depozitați și pregătiți pentru comandă.

### *Sediu*

După ce au fost stabilite costurile pe m<sup>2</sup> pentru spațiul depozitului, urmează atribuirea pe activități. Toate societățile de transport dispun de un spațiu care poate fi definit ca spațiu de recepție și livrare. De fiecare dată, jumătate din acesta este atribuit recepției și cealaltă jumătate livrării. De asemenea este posibil ca o parte a depozitului să fie rezervată pur și simplu pentru depozitare, problema în acest caz fiind totuși că și locația pentru selectarea comenzii face adesea parte din acest spațiu. În cea mai mare parte căile de circulație sunt alocate fie recepției, fie livrării. O mică parte este alocată pregătirii comenzilor.

Costurile pentru o eventuală cantină destinată personalului depozitului sunt incluse, ca și cheltuieli generale, la capitolul costuri pentru personal, iar costurile pentru biroul șefului de depozit sunt trecute la costurile pentru șeful depozitului.

### *Inventar de exploatare*

Inventarul este folosit în principal pentru depozitare și selectarea comenzilor. După ce se cunoaște numărul de paleți care sunt rezervați pentru depozitare și selectarea comenzilor, se pot atribui costurile pentru aceste activități.

### *Mijloace auxiliare*

Pe baza analizei de proces se poate determina cât timp este folosit un anumit mijloc auxiliar pentru realizarea unei anumite activități. Pe baza datelor care fac cunoscut de câte ori este desfășurată o anumită activitate, se pot atribui apoi costurile pentru activități.

### *Alte costuri*

Având în vedere alcătuirea divergentă a acestui element, cel mai adesea nu este posibil în practică să se stabilească în acest caz un responsabil pentru costuri. Acest tip de costuri este format dintr-o mare diversitate de cheltuieli, precum costuri pentru automatizare și costuri pentru curățenie și costuri generale. În locul acestuia se lucrează pentru toate activitățile cu un procent al costurilor generale 11%.

## **Etapa 6: Afectare**

În ultima etapă costurile activităților pot fi atribuite responsabililor pentru costuri. Astfel se poate determina pentru fiecare societate care sunt costurile pentru recepția și livrarea unui palet, depozitarea unui palet pe parcursul unei anumite perioade, etc.