



Incoterms 2010: Ce e nou?

orange globe oferă informații cu privire la modificările aduse de noua versiune a condițiilor de livrare. Mai multe informații la **pagina 2**

Concentrarea eforturilor în ECE

Transporturile aeriene și maritime ale Gebrüder Weiss sunt bine reprezentate acum și în ECE. Experții noștri în transporturile aeriene și maritime de mărfuri sunt prezenți în unsprezece țări. **Paginile 6/7**

Între trecut și viitor

O incursiune în istoria de 500 de ani a companiei GW – de la începuturile sale ca serviciu de căraușie la concernul de logistică global actual.

Pagina 8

01/2011

Revista Air & Sea a companiei Gebrüder Weiss

orange globe





Multe noutăți în est

În anii 1980, Gebrüder Weiss și-a îndreptat atenția atât spre Asia, cât și spre Europa de Est. Și într-o parte, și în cealaltă, s-a pus piatra de temelie a unei divizii de logistică foarte eficientă.

Se întrevădea deja o oarecare schimbare. Însă, căderea Cortinei de Fier în 1989 a venit ca o surpriză. Atunci când granițele s-au deschis, GW a profitat din plin de această oportunitate. De aceea, a înființat în scurt timp reprezentanțe în Ungaria, fosta Cehoslovacie și Slovenia, iar mai târziu în multe alte țări din sud-estul Europei. De-a lungul timpului am dezvoltat unități de logistică foarte eficiente.

Eram convingși de faptul că aceste state aveau solicitări pe care nu avea cine să le satisfacă. Oamenii de acolo erau interesați, curioși, însă și prevăzători. Oamenii „din vest” erau, la rândul lor, rezervați în legătură cu anumite aspecte și aveau impresia că le știu pe toate. Pentru noi a fost o provocare să jonglăm cu standardele și sistemele noastre, cu „regulile jocului” din cadrul companiei și cultura, precum și cu diferitele stadii de dezvoltare ale noilor țări din cadrul concernului. Privind înapoi, bineînțeles că am făcut greșeli, însă, cu siguranță, am făcut și multe lucruri bune: în prezent, Gebrüder Weiss este reprezentată în 13 țări din Europa Centrală și de Est. Este greu de stabilit dacă suntem și lideri de piață în regiune, dar acest lucru nu este important. Totuși, GW are o importanță semnificativă acolo.

La început, fluxurile de mărfuri spre Austria, Europa de Vest și către țările de peste ocean treceau prin platforma Viena. În mod progresiv, organizațiile din noile țări au devenit independente și și-au înființat propriile transporturi de linie. Pe lângă o divizie puternică de transporturi terestre și logistică, s-au înființat, în cele din urmă, în cele mai importante puncte de lucru și birouri eficiente pentru transporturi aeriene și maritime. Dorința noastră este să devenim furnizori de servicii complete de logistică pe piețele noastre locale din regiunea Alpi-Dunăre. La acestea se adaugă și echipele de transporturi aeriene și maritime înființate la nivel local, care alcătuiesc o rețea globală. Chiar și în statele, respectiv regiunile mici.

În plus, criza a afectat considerabil spațiile economice din Europa Centrală și de Est care nu erau încă foarte puternice. Drept consecință, multe dintre aceste state au înregistrat un regres semnificativ. Totuși, sunt conștienți că avântul economic nu a fost stopat pe termen lung. Regiunea dispune în continuare de oportunități remarcabile de creștere și dezvoltare.

Heinz Senger-Weiss, membru al Consiliului de Administrație

Expedițiile abc ale Orange Globe

Informații pe scurt

Termenele aplicabile pentru transporturile aeriene și maritime

De la începutul anului, pentru mărfurile care intră pe, respectiv ies din teritoriul vamal UE, depunerea declarațiilor sumare de intrare (prescurtat: ENS) și a declarațiilor sumare de ieșire (prescurtat: EXS) la autoritățile vamale va fi obligatorie. Prin urmare, pentru a exista posibilitatea realizării din timp a analizelor de risc în variantă electronică în baza acestor informații, trebuie respectate termenele prevăzute de lege. De la această regulă fac excepție, în general, transporturile de mărfuri către Elveția și Norvegia.

Transporturile aeriene

- În cazul zborurilor pe distanțe scurte (cu o durată mai mică de patru ore), ENS trebuie depusă cel mai târziu în momentul decolării avionului.
- În cazul zborurilor pe distanțe lungi (cu o durată mai mare de patru ore), ENS trebuie să fie disponibilă cu cel puțin patru ore înainte de sosirea transportului în primul aeroport de pe teritoriul vamal al Uniunii Europene.
- În export, datele de siguranță sunt transmise de Gebrüder Weiss prin declarația de export (imediat ce GW realizează procedurile de export).

Transporturile maritime

- În cazul mărfurilor transportate în containere, ENS trebuie depusă în portul de plecare cu cel puțin 24 de ore înainte de încărcare.
- În cazul transporturilor „break bulk” (încărcătură fracționată), ENS trebuie prezentată, de asemenea, în portul de plecare cu cel puțin 24 de ore înainte de încărcare.
- În export, datele de siguranță sunt transmise în mod automat prin depunerea electronică a declarației de export de către GW.

Analiză „la rece“



Incoterms 2010

Michael Büchele, Director de Marketing și Vânzări al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime din cadrul Gebrüder Weiss, explică care sunt modificările aduse de actuala versiune a condițiilor de livrare și ce aspecte trebuie avute în vedere în practică.



În urmă cu 75 de ani, Camera Internațională de Comerț (ICC) a publicat pentru prima dată o serie de reguli privind repartizarea obligațiilor, costurilor și riscurilor în ceea ce privește organizarea transporturilor, încărcarea, descărcarea, asigurarea și formalitățile vamale. De atunci, Incoterms (International Commercial Terms, Condițiile de

Livrare Internaționale) au devenit un sistem de referință standard de necontestat, care este revizuit periodic și adaptat la practica curentă. Începând cu data de 1 ianuarie 2011 au intrat în vigoare Incoterms 2010.

Noile reguli – un nou loc de livrare în cazul multor condiții Incoterms

Această nouă versiune, care o înlocuiește pe cea din 2000, vizează în mod deosebit o înțelegere mai bună și o utilizare mai ușoară a condițiilor de livrare. Astfel că, în loc de 13, au mai rămas doar 11 condiții, care sunt împărțite în două categorii: în condiții general valabile pentru toate tipurile de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) și în condiții specifice pentru transporturile maritime și fluviale (FAS, FOB, CFR, CIF). În plus, noile Incoterms DAT („Delivered at Terminal”) și DAP („Delivered at Place”) înlocuiesc condițiile de până acum DEQ, DAF, DES și DDU.

Nu în ultimul rând, în cazul condițiilor existente FOB, CFR și CIF, locul de livrare a fost redefinit: conform Incoterms 2010, în prezent, marfa este considerată ca fiind livrată abia atunci când este introdusă la bordul navei, și nu ca până acum, imediat după ce a trecut de balustrada navei. Și în acest caz este obligatoriu să se precizeze cu exactitate locul, respectiv portul și, în anumite circumstanțe, și sectorul de port în care trebuie încărcată marfa. În cazul în care se precizează FOB, însă nu este definit niciun port, vânzătorul are dreptul să își aleagă locul.

Verificări importante ale versiunii

Conform ICC, condițiile de livrare pot fi utilizate atât în contractele de vânzare-cumpărare naționale, cât și în cele internaționale. Contractele care se bazează pe versiunile vechi, de exemplu Incoterms 2000, nu sunt afectate de noile modificări. Conform ICC, se utilizează întotdeauna ultima versiune valabilă a Incoterms, în măsura în care nu se stabilește altceva. Teoretic, contractele de vânzare-cumpărare pot fi încheiate, ca și până acum, în baza versiunilor anterioare. De aceea, vânzătorul și cumpărătorul trebuie să definească clar în contractul de vânzare-cumpărare care este versiunea Incoterms pe care se bazează acesta – de exemplu „FOB Hamburg, Incoterms 2010”.

În cazul în care aveți întrebări cu privire la noile prevederi, consilierul Gebrüder Weiss de la fața locului vă stă oricând la dispoziție cu informații și sugestii.

Contact GW-Air & Sea

Gebruder Weiss SRL

Blvd. Expoziției nr. 1, Etaj 8

RO-012101 București

T +40.372.67.8520 F +40.372.67.8539

air-sea-bucuresti@gw-world.com
www.gw-world.com

Niciun Incoterm fără loc de livrare

O componentă importantă a unui Incoterm este denumirea exactă a locului de livrare – respectiv orice loc, în care riscul vânzătorului este transferat cumpărătorului. Cu excepția condițiilor C, este vorba despre orice loc în care costurile sunt preluate de cumpărător. Orange Globe vă explică de ce este atât de important să nu lăsați loc de interpretare când vine vorba de precizarea locului și vă oferă informații cu privire la modul în care puteți evita neînțelegerile încă de la început.

În Incoterms 2010, patru condiții „Delivered“ au fost înlocuite cu două condiții noi: DDU, DAF și DES cu DAP, iar DEQ cu DAT; DDP rămâne în vigoare și în Incoterms 2010. DAP înseamnă că vânzătorul suportă costurile și riscul până la punerea la dispoziție a mărfii gata încărcate la locul de destinație precizat. Acesta poate fi, de exemplu, portul sau aeroportul de sosire, un depozit al firmei de transporturi, locul de trecere a graniței sau depozitul cumpărătorului.

Definirea exactă a locului

Potrivit lui Klemens Strohmmer, Director de Operațiuni al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime pentru Europa Centrală și de Est din cadrul Gebrüder Weiss, „DAP Shanghai“ poate fi interpretat în mai multe moduri: „Și anume, marfa este considerată livrată atunci când este pusă la dispoziție, nedescărcată, în nava care ajunge în portul Shanghai, într-un camion dintr-un terminal al unei firme de transporturi din portul Shanghai sau chiar în depozitul cumpărătorului.“ Pentru a evita neînțelegerile și conflictele, pe lângă „DAP Shanghai“ ar trebui să se precizeze dacă termenul se referă la „DAP port“, „DAP terminal al firmei de transporturi“ sau „DAP depozitul cumpărătorului“ (în orice caz cu nume + adresă).

În versiunile anterioare ale Incoterms, DEQ, Delivered ex Quay, era singurul termen care definea riscul și costurile preluate de cumpărător, imediat ce transportul este pus la dispoziție după descărcarea din mijlocul de transport ajuns la destinație – însă mijlocul de transport putea fi doar o navă. Prin DAT, ICC a creat un singur termen care înlocuiește DEQ și poate fi utilizat și pentru alte mijloace de transport și locuri de livrare din cadrul lanțului de transport. Astfel, se poate utiliza, de exemplu, „DAT terminal al firmei de transporturi specificat“, atunci când vânzătorul trebuie să suporte atât costurile și riscurile până la livrarea în terminalul respectiv al firmei de transporturi, cât și costurile și riscurile pentru descărcarea din camion sau din vagonul de tren. Prin termenul de terminal, conform definiției date de ICC, se face referire la orice loc, indiferent dacă este acoperit sau nu. „Totuși, este de reținut și faptul că trebuie să i se acorde cumpărătorului și posibilitatea de a prelua mărfurile din acest loc“, adaugă Strohmmer.

Și în cazul DAT, este esențial să se precizeze cu exactitate locul. Concret, acest lucru înseamnă: nu specificați doar orașul în care sunt suportate costurile și riscurile, ci și adresa exactă. În acest mod se pot evita multe neînțelegeri și litigiile rezultate din acestea. Însă, atenție: dacă precizați doar numele orașului, și în acest caz puteți avea parte de neplăceri. Deoarece la nivel mondial există unele orașe care au același nume (de exemplu, Atena, Grecia, și Atena, Georgia, SUA), trebuie să specificați întotdeauna țara și, eventual, și codul poștal.

În cazul CFR și CIF se specifică și portul de expediție

La locul de livrare, riscul vânzătorului este preluat de cumpărător. În cazul CFR și CIF, locul de livrare este portul de expediție. În practică, însă, se specifică de cele mai multe ori doar portul de destinație. Aceasta înseamnă că, deși există informații clare cu privire la preluarea costurilor

de către cumpărător, câteodată, cumpărătorul nu cunoaște, însă, locul în care preia riscul.

„Dacă se precizează, în plus, și o anumită dată de predare“, potrivit lui Strohmmer, „în cazul CFR și CIF, se face referire la data la care mărfurile sunt încărcate în navă, și nu la data, la care acestea trebuie să ajungă în portul de destinație.“ Se recomandă stipularea în contract atât a portului de expediție, cât și a datei la care mărfurile trebuie să ajungă în portul de destinație. Același lucru este valabil și pentru CPT și CIP: vânzătorul își îndeplinește obligația de livrare imediat după ce predă mărfurile căraușului, și nu atunci când mărfurile ajung la locul de destinație. Prin urmare, și în acest caz ar trebui stipulate prin contract locul de livrare și data de sosire la locul de destinație.

Atenție la condițiile referitoare la transporturile maritime!

Condițiile deja cunoscute FAS, FOB, CFR, CIF trebuie utilizate, ca și până acum, exclusiv pentru transporturile de mărfuri maritime și fluviiale. Chiar dacă tentația este mare să specificați „FOB aeroport“ (pentru a sublinia astfel că marfa este livrată imediat ce este încărcată la bordul avionului), acest lucru nu este permis. Dacă se folosește unul dintre acești termeni pentru un transport aerian sau cu camionul, există posibilitatea ca, în caz

de producere a unor pagube sau în caz de litigiu, să se ajungă la concluzia că marfa nu a fost livrată. Respectiv, că preluarea riscurilor de către cumpărător nu a avut loc, deși mărfurile au ajuns în aeroportul de destinație, deoarece, în cadrul întregului proces de transport, marfa nu a fost încărcată în niciun moment pe o navă.

„În loc de «FOB aeroportul specificat», se recomandă utilizarea «FCA aeroportul specificat, loaded on aircraft»“, ne informează Klemens Strohmmer. Specificația suplimentară „loaded on Aircraft“ este în acest caz esențială, deoarece altfel „FCA aeroportul specificat“ ar putea fi interpretat și ca „FCA terminal aeroport“. Acest fapt ar avea ca urmare preluarea riscurilor și a costurilor de către cumpărător acolo unde vânzătorul a livrat mărfurile pregătite pentru descărcare.



Klemens Strohmmer

Obligația de asigurare, preluarea riscurilor și a costurilor conform Incoterms 2010

	Seller	Carrier	Border	Port	Ship	Port	Named Place	Buyer
EXW	■							
FCA	■	■						
CPT	■	■						
CIP	■	■						
DAT				■	■	■		
DAP				■	■	■		
DDP				■	■	■		■
FAS				■	■	■		
FOB				■	■	■		
CFR				■	■	■		
CIF				■	■	■		

obligation

with import clearance

recommended oblig. recommended

■ The risk is borne by the seller ■ The risk is borne by the buyer ■ Transport insurance is the responsibility of the seller
 ■ The costs are borne by the seller ■ The costs are borne by the buyer ■ Clauses for sea and inlandwater transport



Anul 1989 a marcat o schimbare importantă pentru țările din Europa Centrală și de Est. În anul 2004 au aderat la UE primele state din fostul bloc sovietic. Extinderea spre est nu a fost doar o oportunitate, ci și o provocare pentru proiectul „Europa Unită“. În ciuda multor temeri, în prezent, rezultatul este în mod evident pozitiv.

Din Boemia în Valahia:

o incursiune prin Europa „nouă“

Orașe impresionante și regiuni atractive, cultură variată și o adiere de mister – țările din Europa Centrală și de Est nu se află pe căările bătătorite deja de turiști și vor să fie descoperite. Și pentru economie s-au creat noi oportunități de când Ungaria, Cehia, Slovacia, Slovenia, Bulgaria și România au urcat pe scena europeană.

Mulți europeni își petrec în mod regulat concediul în Olszország. Chiar așa? La fel cum mulți locuitori ai Vienei și Burgenlandului călătoresc adesea în Magyarország. Nu ați auzit niciodată de acestea? Acum, pentru a înțelege termenii, ar trebui să cunoașteți limba maghiară. Și aceasta este cunoscută de foarte puțini în afara locuitorilor din Magyarország, bineînțeles excepție făcând minoritățile maghiare din țările învecinate. În schimb, în Olszország nu se vorbește limba maghiară. Deoarece este vorba de Italia.

Poarta către Europa de Est și de Vest

Ungaria reprezintă o insulă lingvistică izolată în regiunea sa. Câteodată acest lucru nu este un dezavantaj, dacă iei în considerare istoria țării. Fie că a fost vorba de dominația turcilor sau a habsburgilor, în trecut, maghiarii nu au fost aproape niciodată stăpâni în propria țară. Însă, faptul că nimeni nu înțelege ce zici în afară de ai tăi poate fi o alinare. „Limba este ca un zid protector, în spatele căruia națiunea se poate ascunde cu toate secretele și particularitățile sale“, scria Wilhelm Droste, care a lucrat mulți ani la Budapesta ca lector universitar și scriitor.

Budapesta este în același timp poarta spre Europa de Est și spre Europa de Vest. „Fondată de romani, desăvârșită de mongoli, persecutată de otomani“, așa caracterizează revista „der Spiegel“ capitala maghiară, care de-a lungul istoriei sale a trebuit să se reinventeze în permanență. Cu 1,7 milioane de locuitori, Budapesta este puțin mai mare decât Viena și are un patrimoniu cultural mondial bogat, precum panorama asupra malurilor Dunării sau asupra străzii Andrassy, varianta maghiară a bulevardului Champs Élysées din Paris sau a bulevardului 5th Avenue din New York. Exact ca omologul său austriac, orașul Budapesta este renumit și pentru cultura cafenelelor.

Maghiarii sunt considerați un popor sociabil și temperamental. Încă de pe vremea comunismului, țara a fost denumită „cel mai animat cort din tabăra blocului sovietic“ și era considerată, prin comparație, liberală. Astfel, Ungaria a permis înființarea companiilor private mai devreme decât alte țări estice. Chiar și libera circulație

fuse permisă cu aproape doi ani înainte de căderea Cortinei de Fier.

În prezent, principalele ramuri industriale sunt construcțiile de automobile și de utilaje. Agricultură joacă un rol foarte important: nicio altă țară din Europa nu dispune de o suprafață agricolă mai mare – aceasta ocupă peste două treimi din teritoriul statului. Se cultivă, printre altele, porumb, grâu sau sfeclă de zahăr și, bineînțeles, paprica, aceasta nemaiputând fi separată în prezent de numele Ungariei. Turismul joacă și el un rol important. Atât Budapesta, cât și Lacul Balaton, cel mai mare lac din Europa Centrală, sunt destinații de vacanță preferate de turiști.

Țara modernă de pe fluviul Vltava

Nici cehilor nu le-a fost mai ușor. Acolo oamenii își găsesc consolarea în satiră și umor. Soldatul Švejk avea pentru cehi aceeași însemnătate pe care o avea limba pentru maghiari. La începutul anilor 1920, Jaroslav Hašek a publicat romanul „Bravul soldat Švejk“, în care surprins esența acelor vremuri. Opera picarească a oferit un exemplu demn de urmat despre cum poți trece peste situațiile pe care nu le poți schimba cu înțelepciune, umor și stăpânire de sine.

După căderea comunismului, cehii au putut să-și ia în sfârșit soarta în mâini. În prezent, țara este o democrație modernă, care urmează modelul european și din punct de vedere economic. În anul 2009, Cehia a obținut un Produs Intern Brut de 13.097 euro pe cap de locuitor, care se situează la 82% din media de la nivelul UE. Conform estimărilor Eurostat privind valoarea PIB pe cap de locuitor, regiunea Praga se numără chiar printre cele mai productive din întreaga UE.

Capitala Praga este punctul central al țării – nu doar centrul cultural, ci și centrul industrial și financiar al Cehiei. Datorită numeroaselor sale capodopere de arhitectură gotică și barocă, „orașul de aur“ de pe Vltava este și un magnet pentru turiști. Orașul vechi este împânzit de monumente. De aceea, în 1992 acesta a fost inclus de UNESCO în Patrimoniul Cultural Mondial. Emblema orașului este Hradčany, cea mai mare cetate din lume, iar astăzi, printre altele, reședința președintelui de stat.

Cehia are o tradiție industrială lungă și se bucură de



„Orașul de aur“ de pe Vltava: Praga este principalul punct de atracție al țării și, datorită numeroaselor sale capodopere de arhitectură gotică și barocă, și un magnet pentru turiști.

o mare apreciere din partea investitorilor străini. Potrivit biroului german al afacerilor externe, companiile afiliate ale firmelor străine generează în prezent peste 50% din producția industrială a Cehiei. Infrastructura transporturilor este considerată cea mai bună dintre cele ale fostelor state din blocul sovietic. În ultimele două decenii s-a dezvoltat puternic sectorul producției de automobile, fapt ce i-a adus Cehiei, alături de Slovacia, Ungaria și Polonia, denumirea de „Detroitul Estului“. În plus, se practică agricultura intensivă. Berea boemiană este renumită la nivel mondial – iar la consumul de bere, cehii sunt campioni mondiali, întrecându-i chiar și pe austrieci și pe germani.

Rădăcinile lui Andy Warhol

Republica Slovacia s-a format, ca și Cehia, în urma dezmembrării pașnice a Cehoslovaciei în anul 1993. În prezent, țara are circa 5,4 milioane de locuitori și relații strânse cu Austria: aceasta deoarece nu mai există în Europa alte două capitale care să fie atât de aproape una de cealaltă ca Viena și Bratislava. Uneori se utilizează și termenul de Twin City datorită spațiului economic comun.

Bratislava, cu o populație de 430.000 de locuitori, este în mod evident mai mic decât orașe ca Praga sau Budapesta, însă avantajul său este că are o dinamică ridicată a economiei și ocupării forței de muncă. Astfel, potrivit cotidianului austriac Die Presse, regiunea Bratislava „a depășit ca putere de cumpărare chiar și Viena și se numără printre cele mai bogate regiuni din Europa“.

Înainte de schimbarea din 1989, industria grea era cea dominantă, însă, între timp, serviciile au ajuns să asigure 60 de procente din PIB. Nicio altă economie națională din Zona Euro nu s-a dezvoltat mai rapid în 2010. În ceea ce privește cultura, slovacii sunt foarte mândri de legendarii lor interpreți de operă precum Miroslav Dvorský sau Dalibor Jeniš, dar și de un american. Acestuia din urmă i-au dedicat chiar și un muzeu. Andy Warhol era numele acestui idol venerat. Asta cu toate că numele de familie al tatălui său era încă Varchola, atunci când a emigrat din Slovacia de Est în Pittsburgh.

Modelul economic

Cu două milioane de locuitori și o suprafață de numai 20.000 de kilometri pătrați, Slovenia se numără printre cele mai mici țări ale UE. În data de 23 decembrie 1990, populația republicii parțiale de atunci a hotărât prin referendum separarea de Iugoslavia.

A urmat o reorientare economică – de la agricultură s-a trecut trecut la industrie și servicii. Mica republică este considerată un model economic printre noile state membre. La fel ca Slovacia, și Slovenia a adoptat moneda euro.

În ciuda suprafeței sale reduse, Slovenia este foarte diversificată din punct de vedere al reliefului. Acesta variază de la Alpii Iulieni cu Parcul Național Triglav – un paradis al drumețiilor – la depresiunile acoperite de verdeață. În Postojna pot fi vizitate spectaculoasele peșteri cu stalactite și stalagmite, care se numără printre cele mai mari peșteri deschise publicului din lume. Și să nu uităm de Marea Mediterană. Nu este de mirare că turismul înfloréște și se numără în prezent printre cele mai productive ramuri economice.

La Nisipurile de Aur

În schimb, Bulgaria este o țară cufundată în mister. Până la căderea comunismului, aceasta era aproape necunoscută locuitorilor din Europa Centrală. Fondată în 681, Bulgaria se numără printre cele mai vechi state din Europa. În prezent, în partea de est a Peninsulei Balcanice locuiesc circa 7,5 milioane de locuitori.

Bulgaria a trecut în ultimii douăzeci de ani printr-un important proces de transformare economică, în special în ceea ce privește ramurile puternice, cu tradiție, precum industria constructoare de mașini, industria de prelucrare a metalelor și industria petrochimică. În prezent, țara se axează din ce în ce mai mult pe fabricarea celor mai solicitate produse tehnice. Aproape 50% din PIB se obține din sectorul serviciilor. În special turismul s-a dezvoltat bine, iar stațiunea Nisipurile de Aur de la Marea Neagră se află în continuă ascensiune.

Printre cele mai cunoscute personalități se numără laureatul Premiului Nobel pentru Pace Elias Canetti, precum și artistul „ambalajelor“ Christo, care a devenit cunoscut târziu în urma „împachetării“ clădirii Parlamentului german.

Unde se varsă Dunărea în Marea Neagră

România a aderat la UE odată cu Bulgaria la 01.01.2007. Chiar și în anii 1990 acest obiectiv părea de neatins: țara se concentra mai mult pe propriile interese, economia de piață aflându-se mult timp sub linia de plutire.

Între timp, țara cu cea mai mare populație din Balcani, respectiv 21,5 milioane de locuitori, a devenit interesantă și pentru investitorii străini. Până la apariția crizei economice, s-a obținut, timp de mai mulți ani, o creștere impresionantă a PIB-ului. Ultima creștere, de 7,1 procente, s-a înregistrat în 2008. Printre cele mai importante sectoare se numără producția tradițională de utilaje, industria chimică, precum și industria petrolieră.

În plus, se depun eforturi pentru atragerea turiștilor în țară. În special Delta Dunării, cu lacurile și insulele sale, care a fost declarată de UNESCO Rezervație a Biosferei, este una dintre atracții. Până acum în România veneau în special turiștii care aveau un buget de vacanță redus: în castelul Bran se spune că a locuit în secolul al XV-lea Vlad al III-lea, supranumit Țepeș. Se pare că acesta l-a inspirat pe Bram Stoker să creeze personajul de roman Dracula.



Budapesta: de-a lungul istoriei s-a reinventat în permanență.

O problemă de încredere



În februarie 2011, Gebrüder Weiss a transportat o încărcătură specială. Trebuiau expediate din Spania spre India, pe cale maritimă, pentru o companie austriacă, pale de rotor pentru turbine eoliene cu o lungime de 34 de metri. Comanda a necesitat o pregătire intensivă: a trebuit organizată livrarea în port a încărcăturii speciale, închiriată o navă, elaborate indicațiile pentru manevrarea în port și pentru lucrările de siguranță. Și toate acestea în strânsă colaborare cu clienții.

În cadrul interviului, Franco Ravazzolo, expert în dezvoltarea de proiecte și transporturi „break bulk” în cadrul Diviziei GW Transporturi Aeriene și Maritime, oferă informații despre sectorul său de activitate și explică principalele măsuri care trebuie luate pentru ducerea la bun sfârșit a comenzilor speciale.

Domnule Ravazzolo, ce înseamnă mai exact termenul de specialitate „încărcătură fracționată” și când se expediază mărfurile în acest regim?

Transporturile maritime de materiale fixe pot fi împărțite în trei categorii principale. Avem mai întâi categoria „bulk”, transportul de materiale în vrac, precum minereuri, cărbune și cereale. Apoi categoria „unitized”, adică încărcăturile unitare, de exemplu containerele și autovehiculele. Și în cele din urmă „break bulk”. În această categorie intră materialele fracționate, precum cherestea, celuloza în baloturi, însă și componente ale unor ansambluri și produse din oțel. Tipul de transport se stabilește de obicei în funcție de dimensiunile și greutatea încărcăturii. Practic se poate spune că: ceea ce nu încapă într-un container, se pretează perfect pentru „break bulk”.

S-a schimbat semnificația transporturilor „break bulk” în anii precedenți?

Anumite fluxuri de mărfuri în regim „break bulk” au fost în cele din urmă încărcate în containere, deoarece acest lucru permite păstrarea caracteristicilor fizice ale mărfurilor transportate. În cazul lemnului, hârtiei, celulozei sau oțelului, cantitățile au devenit în mod evident mai mici începând cu anii 1970, această tendință continuând și în prezent. Pe de altă parte, există mai multe transporturi speciale, deoarece în domeniul construcțiilor de mașini și utilaje sunt utilizate componente din ce în ce mai mari și mai grele. Sectorul încărcăturilor cu greutate mare este în plină dezvoltare.

Ce oferă mai exact GW în domeniul dezvoltării de proiecte/ transporturi „break bulk”?

Mai întâi de toate: provocarea în acest domeniu de activitate o reprezintă diversitatea foarte mare a mărfurilor. Pe de o parte, sunt transportate componente pentru domeniul energetic, precum turbine eoliene, generatoare, turbine sau carote. Pe de altă parte, avem de-a face cu instalații complete pentru fabrici, echipamente pentru industria minieră, vehicule speciale și cu șine, bărci și iahturi sau componente din oțel. Noi realizăm cele mai diverse tipuri de transporturi, în cazul încărcăturilor cu greutate mare concentrându-ne asupra categoriei cu o greutate unitară de până la 500 de tone.

Astfel de comenzi necesită o planificare și o gestionare perfecte. Ce trebuie să știe specialiștii în domeniul logisticii pentru a putea îndeplini cerințele ridicate ale beneficiarilor?

Până la urmă dezvoltarea proiectelor este o chestiune de încredere. Prin urmare, ai nevoie de cunoștințe și experiență corespunzătoare. Aceasta deoarece clienții noștri sunt, de regulă, și ei specialiști care așteaptă consiliere și asistență competente. Pe de altă parte, sunt importante și contactele la nivel internațional pentru a putea gestiona astfel de proiecte în mod eficient și profesionist. Din acest motiv, Gebrüder Weiss s-a alăturat GPLN (Global Project Logistics Network, www.gpln.net), o rețea internațională de specialiști în domeniul transporturilor „break bulk” și transporturilor pentru proiecte speciale.



Concentrarea eforturilor în ECE

Divizia Gebrüder Weiss Transporturi Aeriene și Maritime este foarte bine reprezentată și în țările din Europa Centrală și de Est: în zece țări, începând cu Cehia și terminând cu Ucraina, experții în domeniul transporturilor aeriene și maritime se află la fața locului și garantează servicii de cea mai bună calitate. Cel mai nou membru al rețelei este biroul din Sarajevo, capitala Bosniei și Herțegovinei, care a fost deschis anul trecut, la sfârșitul verii.

Țările la care se face referire atunci când se vorbește de „Europa Centrală și de Est” (ECE) depind întotdeauna de definiție și de contextul respectiv. Lăsând la o parte faptul că nu există o delimitare clară a regiunii, un lucru este sigur: ECE cuprinde mai multe țări, care sunt percepute adesea, în mod eronat, ca fiind omogene, când de fapt nu este așa. Diferențe evidente nu se regăsesc doar în cazul limbilor oficiale, ci și la nivelul istoriilor individuale ale țărilor, culturilor acestora și obiceiurilor și tradițiilor specifice fiecăreia, care subliniază legenda diversitate a regiunii situate în partea de sud-est și de nord-est a Austriei. Nu în ultimul rând, economia și monedele evoluează uneori foarte diferit.

Ascensiune puternică

În prezent, divizia de transporturi aeriene și maritime a Gebrüder Weiss din ECE activează în zece țări, sub conducerea a trei directori regionali: responsabilul pentru Slovenia este Michael Büchele, pentru Ungaria și Slovacia, Harry Kostial, iar restul țărilor se află sub conducerea lui Jochen Uray. Deși țările s-au dezvoltat individual în moduri diferite, Jochen Uray afirmă că statele ECE și-au mai revenit într-o oarecare măsură după doi ani extrem de dificili. „Am lucrat în 2009 și chiar mai intens în prima jumătate a anului 2010 la optimizarea structurilor noastre, eforturi care, în cele din urmă, au fost încununat de succes. După un început mai slab în prima parte a anului, în 2010 am reușit să obținem o creștere totală a cifrei de afaceri de 60 de procente.” Directorul regional menționează aici mai ales înființarea cu succes a unităților de transporturi maritime în diverse țări ECE: „Ca urmare a dezvoltării clienților existenți, împreună cu dezvoltarea de noi afaceri de succes, mai ales în Cehia și România, importurile LCL chiar s-au dublat.” GW se numără în prezent, în ambele țări, printre liderii de piață, în anumite perioade sosind zilnic containere de grupaj din Asia. La începutul anului, în Cehia și România s-a înființat un departament central LCL, care are aceleași sarcini ca un SPOC (punct unic de contact) LCL pentru clienți și parteneri.

Relații profitabile

Noul serviciu a generat rezultate favorabile în întreaga regiune. Țările din fosta Iugoslavie sunt deservite de serviciile directe de grupaj din Koper și Rijeka, în timp ce Ungaria și Slovacia dispun de transporturi directe săptămânale în regim de grupaj. Nu trebuie să uităm de HUB-ul LCL din Viena, care este activ în permanență prin transporturi zilnice în toate țările ECE. Mai ales în cazul în care capacitatea de expediere a unei țări se dovedește a fi scăzută. S-au luat măsuri și în domeniul transporturilor aeriene: Budapesta și Praga se concentrează în prezent asupra noilor căi de acces ale regiunii – companiile aeriene renumite efectuează zboruri directe pentru transportul de mărfuri din Asia către Ferihegy și Ruzyně. Și indiferent dacă este vorba de transporturile aeriene sau maritime: clienții se pot baza în toate țările ECE pe calitatea ridicată a serviciilor GW cu care au fost obișnuiți.

Angajați calificați

Procesul de dezvoltare impus ar trebui susținut în continuare prin formarea persoanelor la fața locului. În ultimii doi ani, pe de o parte s-a investit foarte mult în echipa de vânzări, iar pe de altă parte atenția s-a concentrat asupra angajaților operativi care mențin contactul direct cu clienții. „Diversele măsuri luate pe plan intern și extern în vederea calificării angajaților au avut drept scop o mai mare conștientizare a nevoilor clienților”, afirmă Uray. „Aceasta deoarece clientul dorește să fie informat în mod proactiv, competent, dar mai ales rapid – fie că este vorba de date privind transporturile, soluționarea problemelor sau oferte pentru potențialii clienți noi.” GW pune mare preț pe calitatea durabilă, adaugă Harry Kostial. „Momentan ne concentrăm atenția asupra unor investiții în procese de formare și perfecționare.” Pentru Kostial, un element important al succesului este, nu în ultimul rând, comunicarea regulată în cadrul rețelei – atât în interiorul rețelei de transporturi aeriene și maritime, cât și la nivelul diviziei de transporturi maritime.



WR India întâmpină oaspetele oficial

În timpul vizitei sale de o săptămână în India, președintele Consiliului Național al Austriei, Barbara Prammer, a făcut un popas în Chennai. Weiss-Röhlig India a profitat de această oportunitate pentru a invita delegația acestuia să țină un discurs. Cu sprijinul Camerei de Comerț și Industrie și al consulatului onorific al Austriei din Chennai a fost organizată o recepție la care au participat, alături de clienții importanți, și reprezentanți de vază ai economiei locale și delegați pe probleme economice ai Ambasadei Austriei la New Delhi. Sub motto-ul „Austro Indian Business Opportunities“ (oportunități de afaceri austro-indiene) s-a discutat o posibilă extindere a relațiilor de afaceri între Austria și India.



Cel mai înalt calificativ pentru prosperitate economică acordat companiei GW

Renunțatul birou de credite Dun & Bradstreet confirmă stabilitatea financiară și nivelul înalt de solvabilitate al companiei Gebrüder Weiss. Concernul de logistică primește cel mai înalt calificativ 1, numărându-se astfel printre „Top Rating Companies“ (companiile cu cele mai mari punctaje). Această distincție a fost acordată până în prezent doar unui număr restrâns de companii austriece, respectiv 5%. Certificatul D&B este recunoscut la nivel mondial și desemnează GW ca un partener de afaceri sigur, demn de încredere, stabil și cu simț de răspundere în efectuarea plăților.



Pionieri în domeniul protecției climatice

La punctul de lucru Wörgl (AT), GW a dat în folosință, în februarie 2011, prima hală de logistică cu atmosferă neutră din Austria. Construcția din lemn oferă o suprafață de transbordare și recepție de 1.300 m², precum și un depozit frigorific cu 150 de spații pentru paleți. „Construirea clădirii cu atmosferă neutră este un alt element-cheie al strategiei noastre durabile“, spune Directorul Financiar, Wolfram Senger-Weiss.

Cehia

Limbă oficială: cehă, **Suprafață:** 78.866 km², **Număr de locuitori:** 10,5 milioane, **Densitatea populației:** 130 locuitori per km², **Monedă:** coroană cehă, **Anul aderării la UE:** 2004, **Puncte de lucru ale Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Praga, Brno, Ostrava

Slovenia

Limbă oficială: slovenă, **Suprafață:** 20.273 km², **Număr de locuitori:** 2 milioane, **Densitatea populației:** 99 locuitori per km², **Monedă:** euro, **Anul aderării la UE:** 2004, **Puncte de lucru ale Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Koper, Ljubljana

Slovacia

Limbă oficială: slovacă, **Suprafață:** 48.845 km², **Număr de locuitori:** 5,4 milioane, **Densitatea populației:** 110 locuitori per km², **Monedă:** euro, **Anul aderării la UE:** 2004, **Puncte de lucru ale Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Bratislava, Zilina

Ungaria

Limbă oficială: maghiară, **Suprafață:** 93.000 km², **Număr de locuitori:** 10 milioane, **Densitatea populației:** 107,5 locuitori per km², **Monedă:** forint, **Anul aderării la UE:** 2004, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Budapesta

Croația

Limbă oficială: croată, **Suprafață:** 56.542 km², **Număr de locuitori:** 4,5 milioane, **Densitatea populației:** 79 locuitori per km², **Monedă:** kuna, **Anul aderării la UE:** nu este membră UE, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Zagreb

Bosnia și Herțegovina

Limbă oficială: bosniacă, sârbă, croată, **Suprafață:** 51.197 km², **Număr de locuitori:** 4,6 milioane, **Densitatea populației:** 89 locuitori per km², **Monedă:** marcă convertibilă (KM), **Anul aderării la UE:** nu este membră UE, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Sarajevo

Serbia

Limbă oficială: sârbă, **Suprafață:** 88.361 km², **Număr de locuitori:** 7,5 milioane, **Densitatea populației:** 97 de locuitori per km², **Monedă:** dinar, **Anul aderării la UE:** nu este membră UE, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Belgrad

România

Limbă oficială: română, **Suprafață:** 237.500 km², **Număr de locuitori:** 21,5 milioane, **Densitatea populației:** 93,7 locuitori per km², **Monedă:** leu, **Anul aderării la UE:** 2007, **Puncte de lucru ale Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** București, Constanța, Cluj

Macedonia

Limbă oficială: macedoneană, limbi secundare - turcă, sârbă și albaneză, **Suprafață:** 25.713 km², **Număr de locuitori:** 2,1 milioane, **Densitatea populației:** 79 locuitori per km², **Monedă:** denar macedonean, **Anul aderării la UE:** nu este membră UE, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Skopje

Ucraina

Limbă oficială: ucraineană, **Suprafață:** 603.700 km², **Număr de locuitori:** 46 milioane, **Densitatea populației:** 78 locuitori per km², **Monedă:** grivna, **Anul aderării la UE:** nu este membră UE, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Kiev

Bulgaria

Limbă oficială: bulgară, **Suprafață:** 111.910 km², **Număr de locuitori:** 7,6 milioane, **Densitatea populației:** 70 locuitori per km², **Monedă:** leva, **Anul aderării la UE:** 2007, **Punct de lucru al Diviziei Transporturi Aeriene și Maritime:** Sofia

Între trecut și viitor

La nivel mondial există foarte puține companii a căror activitate este atestată pe o durată mai mare de 500 de ani. Gebrüder Weiss se numără printre acestea. orange globe vă invită să faceți o incursiune într-o istorie de jumătate de mileniu și vă prezintă protagoniștii care au contribuit la povestea portocalie de succes – de la începuturile ca serviciu transalpin de căraușie până la actualul concern global de logistică.

* Informațiile publicate aici se bazează pe WeissBuch³ editată de Heidi și Paul Senger-Weiss.

Căraușii milanezi

Prima atestare documentară a familiei Weiss datează chiar de la începutul secolului al XIV-lea. Pe o listă cu dările către stat de la mănăstirea St. Gallen apare familia Wize. Împreună cu familia Spehlerf, care provenea și aceasta tot din Fussach, strămoșii companiei Gebrüder Weiss au înființat în 1474 un serviciu de căraușie între Lindau și Milano. La data de 2 iunie 1788, Leonhard Spehler l-a condus chiar pe Johann Wolfgang von Goethe în prima călătorie a acestuia în Italia pe periculoasa Via Mala și prin trecătoarea Splügen.

Factoria

Din punct de vedere politic, tehnic și economic, sfârșitul secolului al XVIII-lea a fost o perioadă zbuciumată. Odată cu Johann Kasimir Weiss, care la acel moment era autorizat drept cărauș milanez, a început și istoria propriu-zisă a companiei Gebrüder Weiss. Dându-și seama, probabil, că ramura tradițională de activitate nu urma să mai aibă un viitor prea strălucit după Revoluția Industrială, Weiss a devenit în 1781 asociat în cadrul factoriei lui Johann Schneider din Fussach, care, la cererea Camerei de Comerț din Lindau, trimitea cărauși, realiza depozitari intermediare de mărfuri și depunea eforturi pentru a găsi o soluție pentru problemele de transport de orice fel.

Trei frați Weiss

În secolul al XIX-lea, în Vorarlberg, fabricile au apărut într-un număr foarte mare. Industria textilă a pregătit terenul pentru alte sectoare, iar căraușia și transporturile maritime au fost liberalizate. Șoselele moderne peste Arlberg și Reschen au înlocuit cărrile pentru animalele de povară. Și-a făcut apariția triumfală și calea ferată. Factoria s-a dezvoltat rapid, transformându-se într-o adevărată companie de transporturi. Iar cei trei frați Weiss au știut să profite de numeroasele oportunități care au existat la început. Josef, Leonhard și Johann Alois Karl Weiss i-au dat firmei în 1823 un nou statut și un nou nume: Gebrüder Weiss.

Zbuciumul războiului și eforturile de reconstrucție

Timp de aproape o sută de ani, compania s-a dezvoltat continuu. Pentru a îndeplini cerințele industriei aflate în plină expansiune în Vorarlberg, Ferdinand Weiss a înființat filiale în porturile de la Marea Mediterană importante pentru Austria, precum și în principala piață din Vorarlberg și în împrejurimile acesteia. Primul Război Mondial a pus capăt acestei dezvoltări. Anton Weiss și Adolf Jerie au dus mai departe compania în această perioadă nefastă, promovând o politică de economisire. Atunci când Anton Weiss a murit în 1921, afacerea a fost preluată de fiul său în vârstă de numai 19 ani, Ferdinand. Compania a avut de înfruntat din

În decembrie 2004, Heidi Senger-Weiss a predat cărma lui Wolfgang Niessner și colegilor săi din Consiliul de Administrație.



nou vremuri grele: hiperinflație, criză economică mondială, fascism, cel de-Al Doilea Război Mondial. Conform motto-ului „Să trecem la treabă!”, Ferdinand Weiss nu numai că a reușit după sfârșitul războiului să refacă structurile distruse, dar a înființat și o rețea extinsă de filiale în Austria.

Generația internațională

După moartea neașteptată a lui Ferdinand Weiss, în 1968, conducerea companiei a fost preluată de fiica sa, Heidi. Pentru îndeplinirea noilor sarcini, aceasta a avut parte de susținere puternică din partea soțului său de mai târziu, Paul Senger. Schimbarea de generații a condus către un nou avânt: Gebrüder Weiss s-a transformat dintr-o întreprindere națională tipică într-un concern de transporturi cu legături internaționale. Între anii 1975 și 1989, aproape jumătate din investițiile totale – peste 530 de milioane de euro – s-au realizat pentru construirea unor noi unități.

Drumul portocaliu

Cortina de Fier a căzut. Austria a aderat la UE. În același timp, lanțurile de producție s-au globalizat. Această perioadă a fost pentru Gebrüder Weiss cea mai înfloritoare, marcată de despărțiri dureroase, noi structuri și o creștere incredibilă. GW a profitat de marile schimbări politice din Europa, începând cu 1989, pentru a se extinde rapid asupra piețelor noi. Însă dezvoltarea nu a vizat doar Europa: în 1991, Paul Senger-Weiss a deschis odată cu GW Shanghai prima filială pe un alt continent. Aderarea Austriei la UE, care a însemnat intrarea pe piața internă a UE, a adus compania, în cele din urmă, în fața unei provocări enorme. Cu toate acestea, GW s-a concentrat asupra compensării scăderii drastice în segmentul formalităților vamale, atât de important până la acel moment, prin economii, restructurări

și reorientarea culturii companiei, folosindu-se încă o dată de acest lucru ca de o oportunitate.

Pornire explozivă

În 2005, după 36 de ani de conducere, Heidi și Paul Senger-Weiss au predat compania următoarei generații. De atunci destinul companiei se află în mâinile lui Wolfgang Niessner, în calitate de Președinte al Consiliului de Administrație și Peter Kloiber împreună cu noii membri ai Consiliului de Administrație, Wolfram și Heinz Senger-Weiss. Predarea răspunderii s-a realizat treptat. Astfel că următorii ani de avânt economic au putut fi exploatați la maxim: zona centrală a GW din Europa, precum și rețeaua globală de transporturi aeriene și maritime au fost consolidate și extinse împreună cu partenerul din cadrul companiei mixte, Röhlig. Chiar și în timpul crizei care a zguduit economia mondială în 2008, concernul de logistică și-a păstrat în continuare strategia de expansiune – iar astăzi compania se află din nou pe calea succesului datorită bazei economice sănătoase și stabilității.



WeissBuch³
Editată de Heidi și Paul Senger-Weiss

Editura Christian Brandstatter
Format 228 x 274 mm
Volum 280 de pagini
circa 340 de imagini
Legătură în pânză și suprapertă



1474

1781

1872

1948

2004

2005