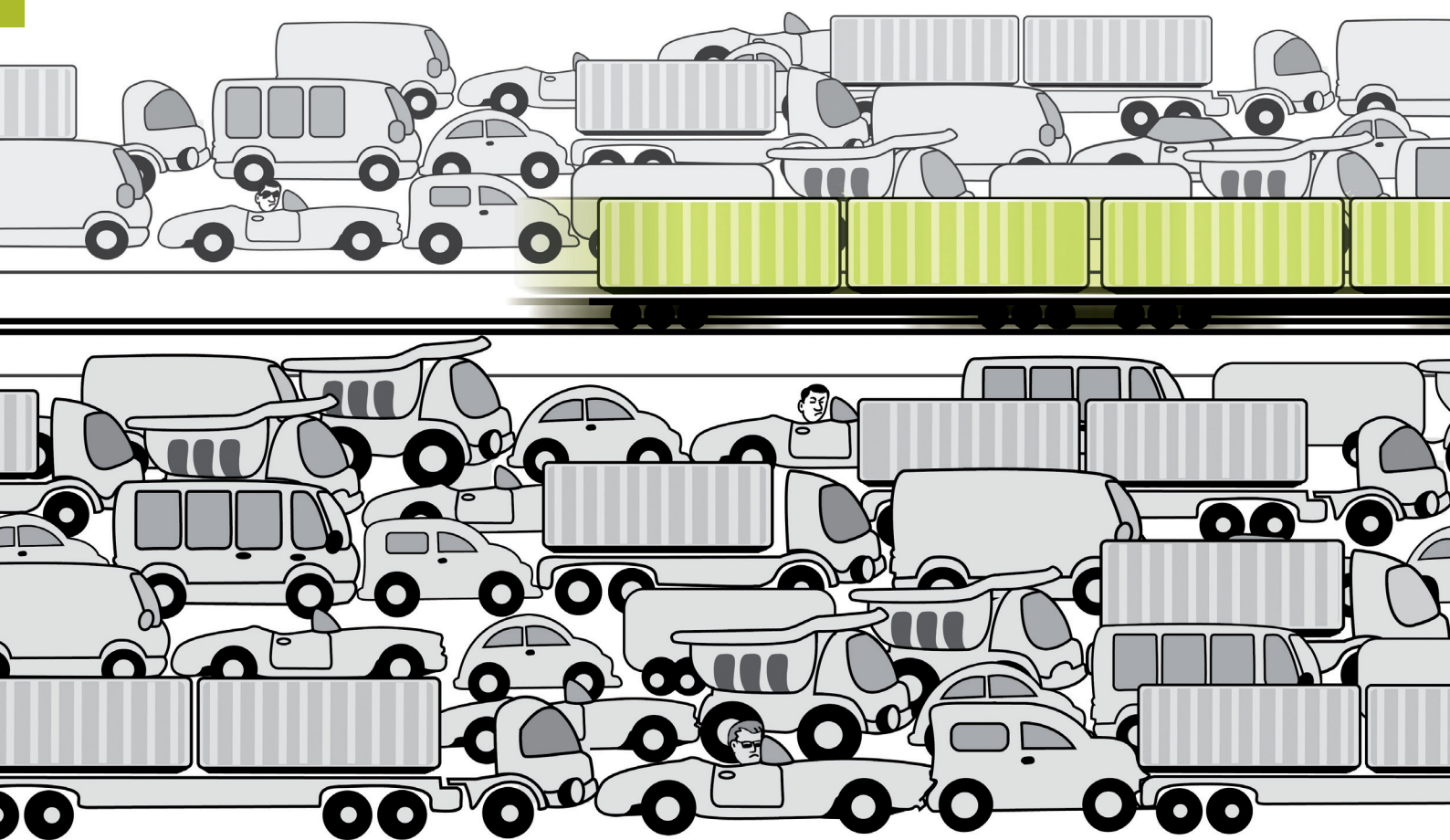


De la Camion la Tren



Exemple de transfer modal de succes

CUPRINS

Cuvânt înainte	pag. 3
Prezentarea proiectului <i>FLAVIA</i>	pag. 4
Dificultăți și neajunsuri ale transportului feroviar în România	pag. 5
OMV PETROM	pag. 8
UZINA VEHICULE DACIA	pag. 10
UZINA MECANICĂ și ȘASIURI DACIA	pag. 12
LAFARGE CIMENT ROMÂNIA	pag. 14
ELIS PAVAJE	pag. 16
DG PETROL	pag. 18
ROSAL IMPORT EXPORT	pag. 20
METALICPLAS IMPEX	pag. 22
HOLCIM ROMÂNIA	pag. 24

Stimați cititori,

În martie 2011, Comisia Europeană a adoptat Cartea Albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”, document strategic care evaluează politica recentă din domeniul transporturilor, analizează schimbările pe termen lung și identifică obiectivele de îndeplinit în următorii 40 de ani până în 2050, oferind un cadru detaliat pentru acțiunile politice din următorii zece ani.

Dezvoltarea viitoare a transporturilor și a infrastructurii feroviare joacă un rol proeminent în cadrul strategiei și plasează politica transporturilor într-o perspectivă amplă: cum să fie susținută creșterea economică și crearea de locuri de muncă concomitent cu utilizarea mai eficientă a resurselor – în particular, cum să fie îmbunătățite transporturile concomitent cu reducerea dependenței de petrol care vizează atât securitatea energetică cât și schimbările climatice.

Comunitatea internațională a convenit la Cancun să limiteze creșterea temperaturii globale la 2°C, ceea ce presupune ca țările dezvoltate să-și reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 80-95% până în 2050, față de nivelul emisiilor din 1990. Consiliul European a avizat acest obiectiv. Transporturile europene trebuie să-și diminueze emisiile cu cel puțin 60%.

Pentru reducerea emisiile din transporturi cu 60% și în același timp ameliorarea mobilității, Cartea Albă stabilește standarde pentru acțiunile politice și pentru evaluarea progreselor. Acestea includ transferul până în 2030 a 30% din transporturile rutiere de mărfuri pe distanțe lungi (>300km) către alte moduri, în special către transportul feroviar, și a mai mult de 50% până în 2050. Prin urmare, traficul feroviar de mărfuri aproape se va dubla (+87%) comparativ cu 2005, creând oportunități imense dar și noi provocări pentru sectorul feroviar. Rețeaua feroviară trebuie să fie capabilă să preia un trafic cu 360 de miliarde de tone km mai mare decât cel actual. Devine necesară promovarea soluțiilor de transport multimodal și a traficului de vagoane izolate, integrarea transporturilor pe căile navigabile interioare în ansamblul sistemului de transport și crearea suportului pentru eco-inovațiile din transportul feroviar.

Proiectul *FLAVIA*, finanțat de Comisia Europeană, urmărește să îmbunătățească transportul intermodal dintre Europa Centrală și de Sud-Est, întărind poziția modurilor de transport mai puțin poluante, precum cel feroviar sau pe căile navigabile interioare. Aceasta va reduce suprasolicitarea legăturilor rutiere și va crește accesibilitatea unor regiuni.

Exemplele de transfer modal de succes din șapte țări europene, partenere în proiectul *FLAVIA*, demonstrează că transportul feroviar de mărfuri devine mai atractiv pentru expeditori și pentru companiile de transport, care îl percep ca pe o alternativă competitivă la transportul rutier atât în termeni de calitate cât și de eficiență a costurilor.

Exemplele de bună practică din această broșură arată modul în care provocările generate de creșterea cererii din transportul feroviar de mărfuri pot fi gestionate într-o manieră economic viabilă, responsabilă față de mediul natural, de schimbările climatice și față de cetățenii Europei. Ele ar trebui să încurajeze alți expeditori și alte companii logistice să depășească barierele pentru o integrare de succes a transportului feroviar în lanțul logistic.

Îmi exprim convingerea că veți găsi broșura interesantă și o veți privi ca pe o inspirație care să ajute la consolidarea poziției transportului feroviar și a soluțiilor de transport intermodal, în acord cu preocupările de protecție a mediului.



Siim Kallas

Vice-President of the European Commission and Commissioner for Transport

FLAVIA reprezintă acronimul pentru *Freight and Logistics Advancement in Central/South-East Europe – Validation of trade and transport processes, Implementation of improvement actions, Application of co-coordinated structures* (în limba română: Soluții moderne pentru transport logistic între Europa Centrală și Europa de Sud Est- Validarea proceselor de comerț și transport, implementarea măsurilor de modernizare, utilizarea unor structuri de cooperare), un proiect finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin programul CENTRAL EUROPE – Cooperation for Success.

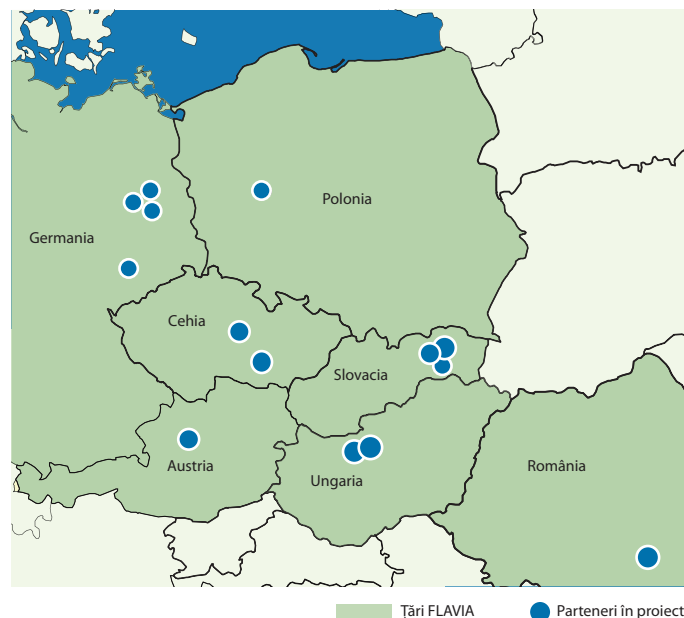
FLAVIA are ca obiectiv consolidarea unui canal logistic în transportul de mărfuri din Europa Centrală către Marea Neagră cu legături spre spațiul TRACECA, prin transfer de bune practici și încurajare a operatorilor și agenților economici de a utiliza transportul intermodal feroviar și/sau fluvial, prin fundamentarea unor structuri de cooperare de-a lungul coridorului și prin identificarea posibilităților de dezvoltare a unor noi servicii intermodale de linie de-a lungul coridorului.

Parteneriatul pentru realizarea proiectului **FLAVIA** cuprinde operatori de transport, autorități publice, asociații, universități și institute de cercetare din **Germania, Polonia, Cehia, Slovacia, Austria, Ungaria și România**. Coordona-torul este **Universitatea Tehnică din Wildau**, Germania, iar partenerul român este **UPB - Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în Transporturi (UPB -CCPCT)**.

UPB-CCPCT a participat la majoritatea activităților la proiect și a avut contribuții importante la identificarea serviciilor feroviare de linie necesare pe coridor și la realizarea a două studii de pre-fezabilitate pentru evaluarea unor noi servicii de linie între România și Germania pe calea ferată și respectiv între România și Austria, pe fluviul Dunărea.

Prezenta broșură numită sugestiv **De la Camion la Tren**, realizată în cadrul proiectului, are ca obiectiv promovarea unor exemple de firme reprezentative mari sau mijlocii din România care, ținând cont de **avantajele oferite de transportul feroviar**, cu toate neajunsurile sale pe teritoriul României, au ales să realizeze unele transporturi pe calea ferată.

UPB-CCPCT adresează mulțumiri reprezentanților acestor firme care au acceptat să ofere informații despre activitatea proprie pentru publicare în această broșură și speră ca exemplele selectate să fie un îndemn de a utiliza calea ferată pentru alți agenți economici, indiferent de dimensiunea acestora.



Prezentare

Partenerul din România:

Universitatea POLITEHNICA din București,

Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în Transporturi

Spl. Independenței, 313

060042 București

Tel. +40.21.4029 547;

Fax: +40.21.318 10 12

www.ingtrans.pub.ro

Director de proiect:

Prof.dr.ing. Mihaela POPA

Suport pentru informațiile din broșură:

Ș.l.dr.ing. Dorinela Costescu

Tehnoredactare/DTP:

dr.ing. Mircea Augustin Roșca

Foto:

Reproducerile sunt realizate cu permisiunea lui Niklas Boockhoff (pag.5), Andreas Taubert (pag.6), Bodo Gierga (pag.7) și a companiilor prezentate în broșură

Coordonatorul proiectului:

Technische Hochschule Wildau, Germania

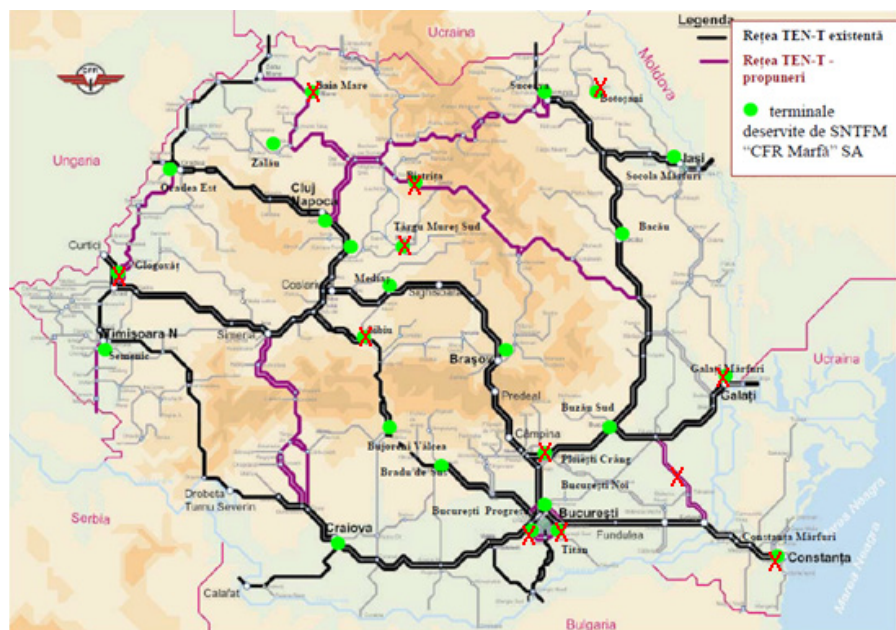
Pentru mai multe informații: www.flavia-online.eu

Dificultăți și neajunsuri ale transportului feroviar în România



Cele mai importante blocaje întâmpinate în realizarea unui transport intermodal, capabil să ofere o alternativă eficientă la transportul rutier de mărfuri în România, sunt generate în cea mai mare parte de starea precară a infrastructurii feroviare. Rețeaua feroviară prezintă însă o structură satisfăcătoare, dacă se consideră densitatea și conectivitatea acesteia, dar și faptul că dispune încă de multe din amplasamentele terminalelor intermodale (a se vedea figura din dreapta); ea oferă în același timp o capacitate suficientă de transport, în condițiile în care investițiile planificate și aflate în lucru ar fi realizate cu celeritate.

Starea nesatisfăcătoare a infrastructurii feroviare din România are mai multe cauze, din care se pot enumera: lipsa unor investiții semnificative pentru modernizare care trenează de mulți ani, un management defectuos al proiectelor de investiții, lipsa unui program coerent și susținut de întreținere, inechitate în tratarea modurilor de transport și favorizarea transportului rutier etc.



Amplasamentul terminalelor intermodale din România (X- terminale fără activitate)
Sursa: Strategia de transport intermodal în România, 2011



Secțiuni de cale ferată din ce în ce mai lungi și în număr din ce în ce mai mare, fără o întreținere adecvată, impun operarea cu viteză limitată ca singura măsură pentru evitarea accidentelor și marilor evenimente; existența secțiunilor cu cale simplă și fără sisteme de semnalizare a circulației, sunt alte cauze care au condus la un nivel scăzut de performanță pentru serviciile pe calea ferată din România.

Cu toate acestea, pentru volume mari de transport, pe distanțe mari, așa cum sunt cele pentru realizarea importurilor/exporturilor unor produse de masă (produse petroliere, cărbune, produse de balastieră, materiale de construcții, material lemnos etc.) - numite „afine” transportului feroviar, acolo unde durata de transport nu este cel mai important dintre criteriile de alegere a modului de transport, calea ferată din România poate încă să ofere avantaje beneficiarilor săi.

Suținerea actuală a modernizării infrastructurii feroviare din România

În prezent, sunt finalizate lucrările la tronsoanele Coridorului IV: București – Constanța și Câmpina – Predeal; aceleași două segmente se află în faze avansate pentru lucrările la sistemul de semnalizare, cunoscut sub denumirea ERTMS. În total au fost realizate până acum aprox. 211 km de cale modernizată, adică 24,4% din totalul lungimii coridorului.

Se află în stadiul de lansare lucrările de pe alte sectoare în lungime totală de aprox. 200 km, iar pentru restul, lucrările se găsesc în stadiul de pregătire (studii de fezabilitate, revizuire, pregătiri de licitații etc.). Costurile totale estimate pentru cei aprox. 864 km se ridică la aprox. 8 miliarde de EUR, adică o valoare medie de cca 10 milioane EURO pe km pentru lucrări de recondiționare a infrastructurii.

Putem remarca faptul că există o preocupare a conducerii ministerului public pentru finalizarea unui segment de linie de aprox. 46 km, Rm. Vâlcea - Vâlcele; lucrările au fost estimate în 2011 la aprox 433 milioane EUR. În Declarația Rețelei, data de închiere a lucrărilor este 2014. Principalul avantaj al realizării acestui segment este acela al unui profil ușor care va permite traversarea Carpaților Meridionali cu eforturi energetice și de operare mult mai reduse, în cazul unor trenuri grele, știut fiind faptul că traversarea Brașov-Predeal-Câmpina de pe Coridorul IV presupune adăugarea unei locomotive împingătoare și uneori chiar a unei locomotive intermediare, pentru trenuri cu mase mai mari de 700 tone.

Tendențe la nivel european de susținere a transportului feroviar

După decenii de declin, transportului feroviar de marfă în Europa trece printr-o etapă de renaștere.

În România se observă, de asemenea, o recuperare a cotei de piață, după scăderea semnificativă din 2009, aceasta în condițiile diminuării activității de transport pentru transportul rutier de mărfuri (a se vedea tabelul de mai jos).

Modul de transport	Unități de măsură a activității	2008	2009	2010	2011
Transport feroviar	milioane de tone	67	51	53	61
	miliarde de tone km	15	11	12	15
Transport fluvial	milioane de tone	30	25	32	29
	miliarde de tone km	9	12	14	11
Transport rutier	milioane de tone	365	294	175	184
	miliarde de tone km	56	34	26	26

Evoluția din ultimii ani a activității de transport din România, pe moduri de transport
(Sursa: Institutul Național de Statistică. România în cifre, 2012)



Interesul în continuă creștere pentru transportul feroviar de mărfuri a fost generat mai ales de tendințele internaționale actuale, cum sunt:

- Creșterea distanțelor de transport și a cantităților de bunuri tranzacționate în comerțul internațional continental și inter-continental;
- Creșterea utilizării transportului containerizat, beneficiarii și operatorii de transport devenind tot mai interesați de avantajele obținute prin utilizarea transportului intermodal;
- Creșterea importanței eficienței energetice în ansamblul activităților economico-sociale și mai ales în sectorul transporturilor;

Calea ferată devine o alternativă atractivă pentru companiile care își fundamentează strategii de dezvoltare durabilă pe o piață tot mai competitivă.

Politicile economice europene au început să obțină și primele rezultate în realizarea unui mediu competitiv corect reglementat pentru diferitele moduri de transport, oferind stimulente pentru utilizarea căilor ferate. Aici merită să menționăm câteva exemple: directiva privitoare la introducerea Eurovinetei, cea legată de obligativitatea dotării cu tahograf electronic și obligativitatea unui regim de lucru controlat pentru șoferii autovehiculelor rutiere etc.

Pe de altă parte liberalizarea traficului feroviar în Europa și realizarea unor servicii transfrontaliere de una și aceeași companie, asigură premise pentru un nivel crescut de performanță în transportul internațional de mărfuri.

Unele state susțin infrastructura feroviară publică, ca și pe cea privată pentru garare și de trafic combinat, iar aici exemplul Germaniei este notabil: prin subvenționarea liniilor fereate de garare și prin alocarea unui total de 15,5 milioane EUR acordate până la sfârșitul anului 2006, s-a produs o creștere anuală a traficului de circa 760 milioane tone-kilometru pe căile ferate.

Se poate afirma însă faptul că în transportul feroviar potențialul de creștere nu a fost încă pe deplin exploatat, atât în Europa cât mai ales în România.

Cele mai importante motive pentru alegerea transportului de mărfuri feroviar în defavoarea celui rutier

- Transportul de mărfuri feroviar de mari dimensiuni și pe distanțe apreciabile este mai ieftin decât atunci când este realizat cu vehicule rutiere grele de marfă sau este de așteptat că va fi în viitorul apropiat, atunci când se vor crea condiții echitabile de concurență modală,
- Transportul feroviar este mai fiabil decât cel rutier, iar în unele situații, așa cum este cazul transportului intermodal containerizat de linie, transportului feroviar de marfă poate fi chiar și mai rapid decât cel rutier.
- Transportul feroviar de mărfuri de mari dimensiuni poate reduce povara publică cauzată de întreținerea infrastructurii rutiere, incapabilă să suporte sarcini unitare echivalente, reducând în același timp dependența statelor de importul de combustibili petrolieri;
- Prin reducerea efectelor negative asupra mediului datorate unei decongestionări a traficului rutier de mărfuri, transportul feroviar devine un instrument de util în strategia de dezvoltare durabilă a sectorului.

Petrom este cel mai mare grup petrolier din Europa de Sud - Est, cu activități în sectoarele Explorare și Producție, Gaze și Energie, Rafinare și Marketing. Grupul și-a consolidat poziția pe piața petrolieră din Europa de Sud-Est în urma unui amplu proces de modernizare și eficientizare, pentru a cărui implementare au fost realizate investiții de peste 7,7 miliarde de euro în ultimii șapte ani.

Grupul exploatează în România și Kazahstan rezerve dovedite de petrol și gaze estimate la 812 milioane de barili echivalent petrol (în România 786 milioane barili echivalent petrol) și are o capacitate nominală anuală de rafinare de 4,5 milioane tone la sfârșitul anului 2011.

Pe piața distribuției de produse petroliere, Petrom este prezent pe piețele din România, Republica Moldova, Bulgaria și Serbia, prin intermediul unei rețele de circa 800 stații, operate sub două branduri, Petrom și OMV.



Activitatea de comercializare produse petroliere în România se desfășoară prin intermediul OMV Petrom Marketing, care este deținută în totalitate de Petrom.



Marfa transportată

Produse petroliere

Cantitatea de marfă transferată

3,7 milioane tone, anual

Societatea

OMV Petrom S.A.

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; siguranță sporită; fiabilitatea transportului; protecția mediului înconjurător

Data transferului modal

2006

Ruta

Petrobrazi (România) - Burghausen (Germania)

Lungimea rutei

cca. 1350 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A.



OMV Petrom S.A.

Member of OMV Group

Coralilor 22, Sector 1

Bucharest, Romania

Dan PAZARA

Communication Manager

Telefon +40 021 40 60 041

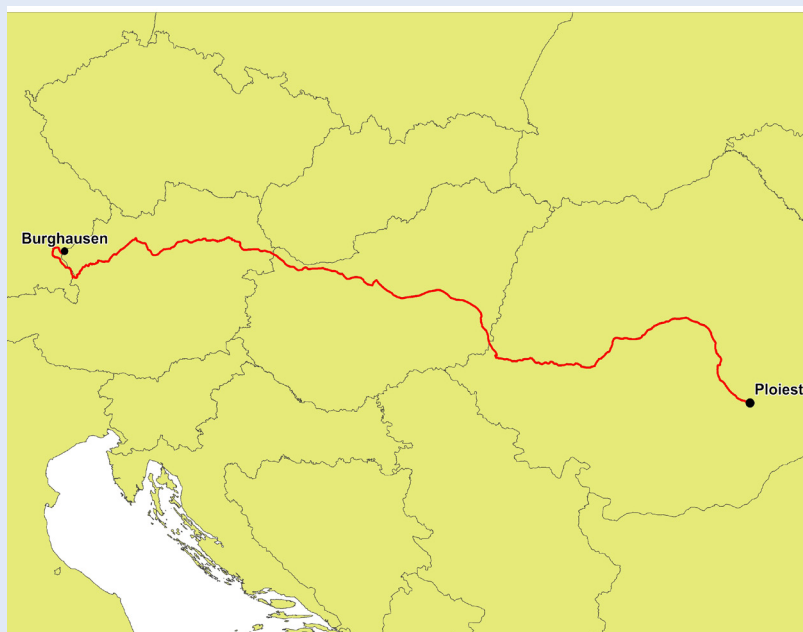
Fax +40 021 40 60 437

dan.pazara@petrom.com

www.petrom.com



Petrom City
(sursa <http://www.petrom.com>)



Pentru dezvoltarea sa sustenabilă, Petrom a extins lanțul valoric al gazelor prin abordarea pieței de electricitate.

În acest context, Petrom a construit o centrală electrică pe gaze de 860 MW la Brazi și a început operațiunile comerciale în cadrul parcului eolian Dorobanțu, cu o capacitate de 45 MW.

În anul 2011 cifra de afaceri a Grupului a fost de 5.336 milioane euro, EBIT (Profit Înainte de Dobânzi și Impozite) a fost de 1.165 milioane euro.

Din 2006, Petrom OMV realizează transportul pe calea ferată, în relația Petrobrazii (Ploiești, România) - Burghausen (Germania), de produse petroliere în trenuri navetă de cisterne, pentru aproximativ 3,7 milioane de tone pe an, din preocuparea constantă de a integra sustenabilitatea în afaceri, ținând cont de mediu, de elemente sociale, dar și economice.

Afacerile legate de petrol și gaze reprezintă un sector operațional ce utilizează intens resursele energetice, iar ponderea energiei în cadrul costurilor operaționale este semnificativă.

Îmbunătățirea eficienței energetice reprezintă, prin urmare, o prioritate pentru Petrom, cu atât mai mult cu cât este direct asociată cu reducerea emisiilor de GES. Astfel, strategia privind reducerea emisiilor de carbon și de GES reprezintă elementele-cheie ale managementului energetic al Petrom.

În prezent, motorina și benzina produse în rafinăria Petrobrazii nu conțin sulf (conținutul de sulf <10 ppm).

În 2011, Petrom a amestecat 67.561 de tone FAME (esterii metilici al acizilor grași) cu motorină și 38.509 de tone de bioetanol (ETBE, etil terț butil eter) cu benzină pentru a constitui biocombustibili.

Petrom sprijină utilizarea unor combustibili pentru transport care sunt prietenoși față de mediu, așa cum este gazul natural comprimat (GNC), care are drept efecte: emisii de CO₂ mai reduse cu aprox. 20%, o reducere cu 80% a monoxidului de carbon, și aproape nicio emisie de particule în aer.



Uzina Vehicule DACIA Dacia Groupe Renault

Dacia, principalul producător de automobile din România, a luat ființă în anul 1966, odată cu crearea Uzinei de Autoturisme de la Mioveni. În anul 1999, Renault a achiziționat 51% din capitalul societății în urma procesului de privatizare, iar în prezent deține 99,43% din capitalul Dacia. Compania a parcurs un amplu program de modernizare: refacerea instalațiilor industriale, reorganizarea rețelei de furnizori, reconstrucția rețelei comerciale, reorganizarea activităților și formarea personalului.



(sursa <http://www.daciagroup.com>)

Investițiile totale realizate de Renault la Dacia, de peste 1.6 miliarde euro, au contribuit la poziționarea Dacia ca una dintre cele mai importante companii din economia românească, cu o contribuție semnificativă la produsul intern brut și la exporturile țării.



Uzina Vehicule Dacia
(sursa <http://www.daciagroup.com>)

Dacia este a doua marcă a Grupului Renault. Peste 90% din producția Uzinei Vehicule de la Mioveni este exportată în 37 de țări de pe patru continente.

Cu o capacitate de producție de 350.000 unități pe an, Uzina Vehicule Dacia asigură atât producția gamei de vehicule formată din Logan berlină, Logan MCV, Logan Van, Dacia Sandero, Dacia Duster și Dacia Lodgy, cât și fabricarea de piese de schimb.

Marfa transportată

Autovehicule

Cantitatea de marfă transferată

40 containere 40' HC

1 tren/zi, expeditor RIR-ILN

Societatea

Uzina Vehicule DACIA – Dacia Groupe Renault

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creșterea volumului de transport; îmbunătățirea proceselor interne ale companiei; fiabilitatea transportului prin evitarea congestiei traficului rutier și creșterea costurilor transportului rutier

Data transferului modal

2005, Mai

Ruta

Ciumești(România) - Curtici - Rajka(Ungaria) - Kutý (Slovacia) - Bad Schandau (Germania) - Hamburg Waltershof

Lungimea rutei

cca. 2400 km

Compania de transport

S.C. Grup Feroviar Român S.A.



Uzina Vehicule DACIA
Dacia Groupe Renault
Str. Uzinei, 1, Mioveni
Argeș, Romania
Florin SOITARIU
Șef Serviciu

Telefon +40 248 502 714
Fax +40 248 503 604

florin.soitariu@daciagroup.com
www.daciagroup.com



(sursa <http://www.daciagroup.com>)



În cei peste 40 de ani de existență, Uzina a produs 9 modele diferite: Dacia 1100, Dacia 1300, Dacia Nova, Dacia SuperNova, Dacia Solenza, Dacia Logan (cu versiunile berlina, break, furgon și pick-up), Dacia Sandero, Dacia Duster și Dacia Lodgy, în total peste 4 milioane de vehicule. Cadența de fabricație este de 64 de vehicule/oră, ceea ce înseamnă că practic, la fiecare 55 de secunde de pe banda de montaj iese o mașină.

În 2011, au fost expediate 329.812 vehicule, dintre care 30.590 unități către 79 de concesionari din România și 299.222 unități la export (71 destinații). Au fost expediate 28.987 camioane cu 203.434 vehicule și 565 trenuri cu 138.438 vehicule.

Pe primul loc în topul destinațiilor de export se află Franța cu 106.785 unități urmată de Germania cu 36.159 unități și Spania cu 22.579 unități

O altă activitate importantă a Uzinei Vehicule Dacia este fabricarea de piese pentru celelalte uzine Renault care assemblează modelele Logan și Duster: Brazilia, Rusia, Maroc, Columbia, Iran, India și Africa de Sud.



Uzina Vehicule Dacia
(sursa <http://www.daciagroup.com>)



Uzina Mecanică și Șasiuri DACIA Dacia Groupe Renault

Uzina Mecanică și Șasiuri Dacia

se ocupă de fabricarea pieselor brute din aluminiu, uzinarea și asamblarea motoarelor, uzinarea pieselor și montajul punții față și spate, sudura osiilor pentru vehiculele din gama Dacia și pentru vehicule Renault produse în întreaga lume.

Uzina este organizată în șase departamente de fabricație:

- Departament Motoare,
- Departament Cutii de viteza JH,
- Departament Cutii de viteza TL,
- Departament Aluminiu,
- Departament Sudura/Presaj,
- Departament Asamblare/ Cataforeza/ Uzinaj



(sursa <http://www.daciagroup.com>)

În 2011 Uzina Mecanică și Șasiuri Dacia a produs :

- 220.280 motoare (benzină 1,4 l, 1,6 l, diesel 1,9 l);
- 344.003 cutii de viteză (cu 5 trepte) ;
- 261.133 cutii de viteză TLx (cu 6 trepte), din care 72.206 TL8 ;
- 70.951 module de transfer ;
- 13.534 tone de piese din aluminiu ;
- 533.933 punți față ;
- 332.126 punți spate ;
- 718 690 cadre GMP ;
- 1.016.106 osii



(sursa <http://www.daciagroup.com>)

Marfa transportată

Piese turnate din aluminiu pentru cutiile de viteze și motoarele fabricate la Dacia

Cantitatea de marfă transferată

29000 t și 10000 containere, cca. 62000 camioane

Galați – Pitești: 1 tren direct/ săptămână;

Pitești – Constanța: 6 trenuri directe/săptămână

Societatea

Uzina Mecanică și Șasiuri Dacia

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creșterea volumului de transport; îmbunătățirea proceselor interne ale companiei; fiabilitatea transportului prin evitarea congestiei traficului rutier și creșterea costurilor transportului rutier

Data transferului modal

2007

Ruta

Galați – Pitești pentru aprovizionare materii prime

Pitești - Constanța pentru distribuție vehicule export

Lungimea rutei

341 km, respectiv 333 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A



Uzina Vehicule DACIA

Dacia Groupe Renault

Str. Uzinei, 1, Mioveni

Argeș, Romania

Florin SOITARIU

Șef Serviciu

Telefon +40 248 502 714

Fax +40 248 503 604

florin.soitariu@daciagroup.com

www.daciagroup.com



(sursa <http://www.daciagroup.com>)



Direcția Logistică Centrală Dacia asigură legătura între Direcția Comercială și Uzinele Vehicule și Mecanică.

Direcția Logistică Centrală include mai multe departamente: Programare și Planificare Industrială, Transport Piese și Vehicule, Renault Industrie Roumanie – International Logistics Network (RIR-ILN).

Renault Industrie Roumanie –International Logistics Network a fost înființat în 2005 ca platformă de export, misiunea sa fiind expedierea pieselor Dacia către alte uzine Renault care fabrică vehicule din familia X90. Inițial, activitatea Renault Industrie Roumanie s-a desfășurat în cadrul Uzinei Dacia, după care s-a reorganizat pe un nou amplasament, cel de astăzi, din afara platformei industriale Dacia.

RIR-ILN gestionează cca 5600 de referințe, acestea reprezentând piese necesare fabricării vehiculelor în diverse versiuni de fabricație, centrul RIR este în contact permanent cu 461 furnizori, din care 84 sunt localizați în România și 377 sunt în afara României (18 furnizori externi sunt dedicați platformei de import).

Platforma RIR-ILN este organizată în trei departamente și un serviciu:

- Logistica Industrială,
- Fabricație,
- Calitate Inginerie,
- Serviciul Inginerie .

RIR – ILN a demarat activitatea cu exportul de colecții de piese către uzinele din Rusia, Maroc și Columbia. În prezent acesta gestionează exportul de componente pentru fabricația de vehicule în uzinele Renault după cum urmează:

- Uzinele Somaca – Casablanca și Tanger în Maroc ;
- Uzina Sofasa – Envigado în Columbia ;
- Uzinele Avtoframos – Moscova și Avtovaz – Togliatti în Rusia ;
- Iran Khodro și Iran Pars din Iran ;
- Uzina Ayrton Senna – Curitiba în Brazilia ;
- Uzinele Mahindra Renault în India și Chennai ;
- Uzina Nissan South Africa din Africa de Sud ;
- Uzina din Argentina ;
- Uzina Dacia – Mioveni în Romania.



dăm viață materialelor™

SC LAFARGE CIMENT ROMÂNIA SA

Lafarge Ciment Romania

a fost înființată în 1997, după ce producătorul român de ciment, Romcim, a fost achiziționat de liderul mondial în domeniul materialelor de construcții, Lafarge.

Societatea și-a propus și a realizat un program ambițios de modernizare și re tehnologizare, urmărind cu prioritate atât creșterea performanțelor industriale cât și a performanțelor în protecția muncii și mediului înconjurător.

Gama de produse ciment Lafarge cuprinde cimenturi tip 32 și 42 pentru betoane uzuale, cimenturi de înaltă performanță, cimenturi pentru aplicații speciale și lianți rutieri.



(sursa: <http://www.lafarge.ro/>)

În prezent societatea deține două fabrici de ciment (Medgidia și Hoghiz) și o stație de măcinare (Târgu Jiu), reprezentând o capacitate de producție de 4.7 Mtone de ciment, la care se adaugă terminale de livrare ciment vrac de la Glina, Constanța și Cluj.

Lafarge Ciment (România) oferă o gamă completă de produse de calitate superioară pentru utilizarea într-o gamă largă de aplicații în construcții. Domeniile de aplicare se referă la betoane, mortare, șape și multe alte aplicații speciale, cum ar fi elementele prefabricate.

Centrul de Cercetare, Proiectare și



(sursa: <http://www.lafarge.ro/>)

Marfa transportată

Materii prime, materiale, produse finite (ciment, agregate)

Cantitatea de marfă transferată

nu este publică

Societatea

SC LAFARGE CIMENT ROMANIA SA

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creșterea competitivității; siguranța mai bună a transportului; durata dus-întors mai redusă; îmbunătățirea proceselor interne din companie; congestia pe șosele; creșterea costului transportului rutier; lipsa capacității de transport rutier; soluțiile feroviare sunt aprobate de comunitățile locale; protecția mediului

Data transferului modal

2010

Ruta

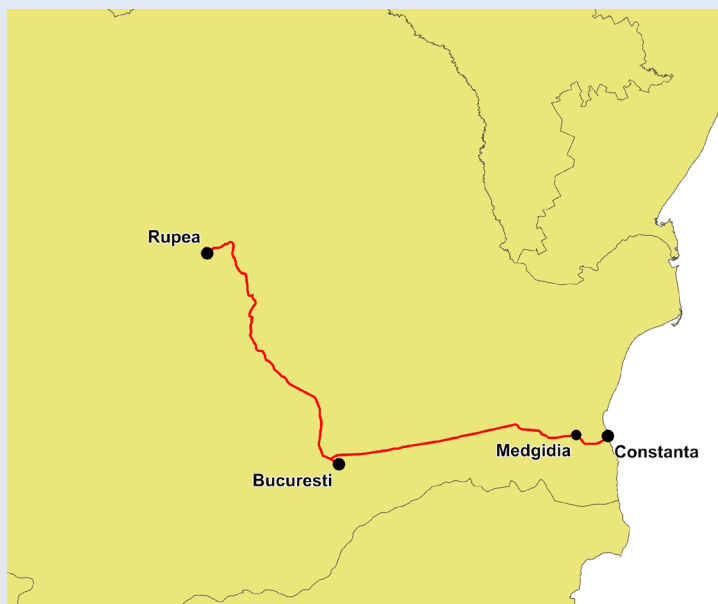
Medgidia - București pentru produse finite
Constanța Port - Rupea pentru materii prime

Lungimea rutei

Fiecare rută este între 100 - 300 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A., S.C. Grup Feroviar Român S.A., DB Schenker Romtrans



Lafarge Cement este un furnizor de referință al producătorilor de betoane din România. De fapt, logistica și rețeaua de distribuție din România, care cuprinde transportul auto, calea ferată și transportul naval asigură faptul că Lafarge își susține clienții atunci când au nevoie.

Mortarul este un amestec de materiale utilizate pentru o gamă largă de aplicații. Materialele sale de bază sunt cimentul, nisipul și apa.

Prefabricatele sunt elemente constructive realizate din betoane cu clase de rezistență superioare folosite pentru construcția diferitelor tipuri de obiective civile și industriale. Gama de produse prefabricate din beton variază foarte mult în funcție de mediile de aplicare.

Ca răspuns la nevoia dezvoltării tronsoanelor de drumuri și autostrăzi, Lafarge oferă soluții de inginerie pentru îmbunătățirea integrității și durabilității straturilor de bază.

Grupul Lafarge este conștient de impactul activităților sale asupra mediului și, de aceea, a acționat încă de la început în sensul găsirii soluțiilor optime și realizării unui echilibru între interesele industriale și conservarea ecosistemelor naturale.

Utilizarea deșeurilor ca substituenți ai materiilor prime și combustibililor tradiționali reprezintă contribuția majoră a industriei cimentului la dezvoltarea durabilă, o axă strategică importantă în managementul adecvat al resurselor naturale.

Co-procesarea deșeurilor în fabricile de ciment reprezintă soluția viabilă și sigură pentru rezolvarea problemelor de mediu, gestionarea corectă și eficientă a deșeurilor și contribuie în același timp la reducerea impactului pe care aceste deșeuri îl au asupra mediului înconjurător și al societății în general.

Elis Pavaje

produce o gamă diversă de pavele, dale de terasa, borduri, rigole și jardiniere, până la blocheți, bolțari de zidarie și fundație și garduri modulare din beton.

În cei 20 de ani de la producerea primelor pavele, Elis Pavaje a devenit cel mai mare producător de pe piața pavajelor din România, cu o cifră de afaceri anuală de 60.000.000 RON în anul 2009 și o capacitate de producție de 8000 mp/zi asigurată de cele două fabrici din Petrești- Alba și Stoenesti – Prahova.

Elis Pavaje a dezvoltat o rețea de distribuție solidă și eficientă în toată țara, în care utilizarea transportului feroviar are un rol important .



(sursa: <http://www.elis.ro>)

Marfa transportată

Elemente prefabricate din beton

Cantitatea de marfă transferată

20000 tone, cca. 990 camioane

25-32 vagoane RGS/tren, 1 tren/lună

Societatea

SC ELIS PAVAJE SRL

Motivația pentru transferal modal

Lipsa capacității de transport rutier

Data transferului modal

2011

Ruta

Sebeș – Drobeta Turnu Severin;

Ploiești – Tulcea; Ploiești - Vaslui

Lungimea rutei

430km, 356 km, respectiv 262 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A.,

S.C. Grup Feroviar Român S.A.



SC ELIS PAVAJE SRL
Str. Zorilor, nr.1, Petresti,
jud. Alba, Romania
Andronic SUCIU

Telefon +40 258 74 36 82
Fax +40 258 74 32 84
andronicsuciu@elis.ro
www.elis.ro



(sursa: <http://www.elis.ro>)



Elis Pavaje răspunde celor mai stricte norme și exigențe europene de calitate și protecție a mediului, făcând din continua tehnologizare și perfecționare a procesului de producție un scop în sine.

Asigurarea controlului calității, încrederea în procesele proprii de producție și în performanțele echipei permit companiei Elis Pavaje să ofere 5 ani garanție atât pentru produsele sale, cât și pentru lucrările prestate.

Multitudinea și diversitatea de proiecte realizate în decursul timpului au dus la dobândirea unei experiențe considerabile în domeniu. Cunoașterea tuturor detaliilor privind recomandarea tipurilor de produse și de montaj specifice fiecărei destinații în parte, în funcție de trafic sau uzură, au consacrat și au făcut din Elis Pavaje un veritabil consultant în amenajările cu pavaje.

Prin fiecare proiect, Elis Pavaje își demonstrează maiestria în amenajarea spațiilor, dublând valențele funcționale cu cele estetice. Elis Pavaje nu oferă doar o soluție de amenajare eficientă, un montaj corect și util, ci se preocupă constant de înfrumusețarea întregului ambient, adăugând valoare arhitecturii prin aranjamentele create.

Prin proiectele realizate de-a lungul timpului, de diferite dimensiuni și grade de complexitate, Elis Pavaje a acumulat o experiență semnificativă în amenajarea spațiilor. Fie că este vorba de spații publice (parcări, alei, parcuri sau spații comerciale ale diverselor companii), fie că este vorba de spații particulare, Elis Pavaje se adaptează perfect cerințelor specific și exploatează la maxim utilitatea fiecăruia.

Cunoașterea în cele mai mici detalii a întregului proces de amenajare a consacrat Elis Pavaje drept un veritabil consultant în domeniu. Relația apropiată cu clienții, atenția acordată nevoilor specifice ale acestora, fac ca recomandările oferite cu privire la tipurile de produse și de montaj (montaj dale, montaj borduri, montaj pavele) necesare amenajării spațiilor să fie perfect adaptate fiecărei situații în parte.



SC DG PETROL SRL

Deși o companie tânără, **DG Petrol** a devenit unul dintre cei mai importanți furnizori de produse petroliere și servicii conexe. În răstimpul trecut de la înființare, compania noastră a dobândit o solidă reputație pe piața românească, oferind spre distribuție carburanți, în special motorină, cât și servicii de distribuție, livrare, agenturare nave.

Pornind de la operațiuni de import pentru propria activitate de distribuție, DG PETROL a ajuns să se extindă sigur, de la un an la altul, atât în interiorul țării, cât și în afara granițelor ei.

DG PETROL este o companie specializată în distribuție de produse petroliere, transport maritim, fluvial, pe Dunăre, transport rutier și pe calea ferată, operațiuni de depozitare, servicii de agenturare nave și livrare stații de incintă, respectând normele Uniunii Europene.

DG Petrol are

- ▶ în proprietate 4 împingătoare;
- ▶ închiriate 8 barje și un împingător;
- ▶ un terminal în operare în portul Turnu-Severin, Giurgiu și Brăila;
- ▶ un depozit propriu la Prejmer-Brașov;
- ▶ stații mobile pentru aprovizionarea mai rapidă cu motorină pentru diverși clienți;
- ▶ 2 autocisterne
- ▶ spații de depozitare în Constanța prin contractul de prestări servicii cu Oil Terminal.

Societatea livrează produse petroliere atât în porturi românești ca Turnu Severin și Giurgiu, cât și în afara granițelor, în Bulgaria la Ruse, în Serbia la Belgrad, Novi Sad în Croația și Ungaria.



(sursa: <http://www.dgpetrol.ro>)

Marfa transportată

Produse petroliere

Cantitatea de marfă transferată

20000 tone, cca. 990 camioane

36-38 vagoane cisterna/tren, 1 tren/lună

Societatea

DG Petrol

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creșterea competitivității; siguranța mai bună a transportului; securizarea poziției de distribuitor pe termen lung; durată dus-întors mai redusă; creșterea volumului producției; fiabilitatea transportului; congestia pe șosele; creșterea costului transportului rutier; protecția mediului

Data transferului modal

2007

Ruta

Terminal Oil Constanța - Depozit petrolier Prejmer

Lungimea rutei

cca. 450km

Compania de transport

S.C. Grup Feroviar Român S.A.,

SNCFR „CFR Marfă” S.A



SC DG PETROL SRL

Str. Miroslavei, Nr. 22

sector 6, România

Gheorghe DUMITRU

Telefon +40 31 805 25 65

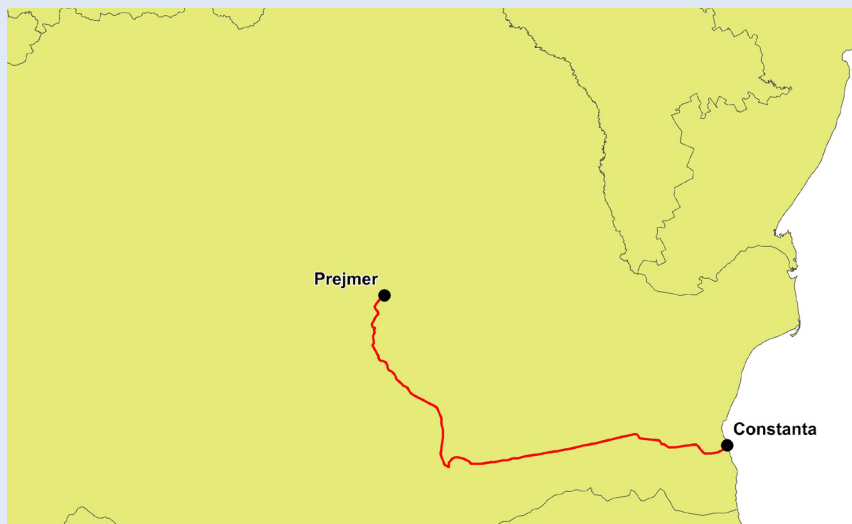
Fax +40 21 411 50 05

office@dgpetrol.ro

www.dgpetrol.ro/



(sursa: <http://www.dgpetrol.ro>)



Începând cu luna martie 2007, obiectul principal de activitate al firmei a devenit distribuția de carburanți, respectiv motorină. Cifra de afaceri în decembrie 2007 față de decembrie 2006 a crescut de 33 ori, iar la 30.06.2008 a ajuns la 210.000.000 lei, iar vânzările de la cca 3.000 to/lună la 15.000 to/lună.

DG PETROL a ajuns la o cotă de piață de 4%.

Având în vedere toate acestea, precum și viitoarele achiziții, firma noastră va avea posibilitatea de a comercializa până la 30.000 tone motorină/lună.

Principalele etape ale lanțului logistic sunt:

- Descărcarea produsului din nave petroliere/ Încărcarea în depozitele DG Petrol din Oil Terminal
- Stocarea motorinei;
- Încărcarea în vagoane cisternă (1400 t/tren);
- Transportul pe calea ferată din Terminalul Oil Constanța la Prejmer-Brașov;
- Descărcarea vagoanelor cisternă/ încărcarea în tancurile de depozitare;
- Distribuția rutieră zonală.

În 2007, DG Petrol a decis transferul de la transporturile rutiere de mărfuri către transportul feroviar pe o rută de cca. 450km lungime între Oil Terminal din portul Constanța și depozitul de produse petroliere de la Prejmer, jud. Brașov.

Motorina EURO 5 importată de DG PETROL, datorită conținutului redus de sulf (sub 10 ppm) reduce poluarea prin scăderea semnificativă a emisiilor de oxid de sulf rezultate în urma arderii carburantului în motor, contribuind la protecția mediului. Este destinată motoarelor Diesel și Turbodiesel și datorită faptului că are o cifră cetanică de 55 (cea mai mare din România) asigură o performanță crescută motorului, o combustie mai eficientă, dar și un consum redus de carburant. De asemenea, oferă protecție împotriva uzurii motorului, a coroziunii și depunerilor pe injectoare.

DG Petrol acordă o atenție deosebită protecției mediului și calității carburanților. Calitatea carburanților este monitorizată atent pe tot lanțul de distribuție, import, depozitare și transport, cu inspecții independenți GKV în fiecare depozit.

Rosal Import Export este o companie importatoare de electronice E-Boda, fondată în anul 2002, a obținut în 2011 o cifră de afaceri de 3,4 milioane euro.

Brand-ul E-Boda este primul brand românesc care a comercializat în România DVD playere ce citesc toate formatele video.

Principalele produse E-Boda sunt televizoarele, DVD playere, tablete PC, MP3 și MP4 playere, rame foto digitale, playere auto.

După primele șase luni ale anului 2012, compania avea afaceri de 9,2 milioane de lei, mai mult cu 50% față de prima jumătate din 2009. Pentru anul 2012 compania are ca țintă o cifră de afaceri de 21 milioane lei.

conectare wireless

Datorită conectivității **Wi-Fi 802.11 b/g/n**, navigarea pe Internet va fi mai rapidă decât oricând.

zâmbește, bucură-te, distrează-te

essential Smile

(sursa: <http://www.e-boda.ro>)



(sursa: <http://www.e-boda.ro>)

Marfa transportată

Produse electronice E-BODA

Cantitatea de marfă transferată

500 t (sau 1400 c.m.) în 2011, cca. 50 camioane
2-4 vagoane platformă container/tren, 1 tren/lună

Societatea

S.C. Rosal Import Export S.R.L.

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport

Data transferului modal

2011

Ruta

Constanța - București

Lungimea rutei

250 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A



SC Rosal Import Export SRL

Șos. Dudești – Pantelimon, Nr. 2-4-6,
sector 3, România

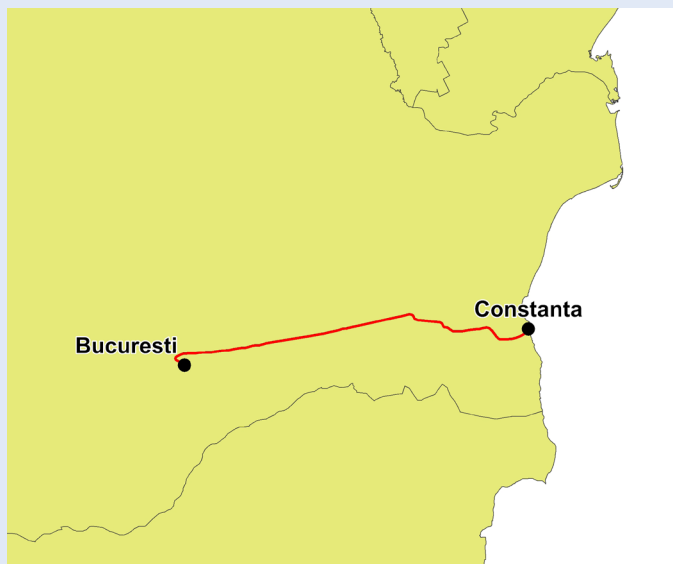
Constantin Cucu

Logistics & Administrative Manager

Telefon +40-314.25.39.99

sales@e-boda.ro

www.e-boda.ro



„Creșterea nu a venit dintr-un avans al pieței, ci din management. De exemplu, am supravegheat mai strict furnizorii și nu am mai avut rupturi de stocuri. Am mers pe comenzi mai mici și dese ca să nu mai ajungem în situația de a cumpăra un container de produse care ne ajungea cinci-șase luni, timp în care țineam stocuri cu toate costurile aferente. Al doilea motiv a fost lărgirea gamei de produse de MP3 și MP4 playere, rame foto, home entertainment și produse HD și introducerea de accesorii, precum cabluri sau adaptoare wireless”, explică Alexandru Drăgoiu, directorul general al companiei și acționarul a 50% din importatorul de electronice.



Produsele sunt importate din Asia (în principal din China-85%, Indonezia, Malaiezia) și sunt comercializate prin retailerii Altex, Domo, Flanco, Carrefour, Real, Cora, Metro, dar și prin alte lanțuri de magazine mai mici și distribuitorii on-line.

Rosal Import Export își propune să devină cea mai competitivă companie din România în domeniul electronicelor. Acest obiectiv este îndreptățit de revoluționarea pieței DVD player-elor din România, prin utilizarea celor mai avansate tehnologii și de ascensiunea fulminantă a brand-ului E-Boda.

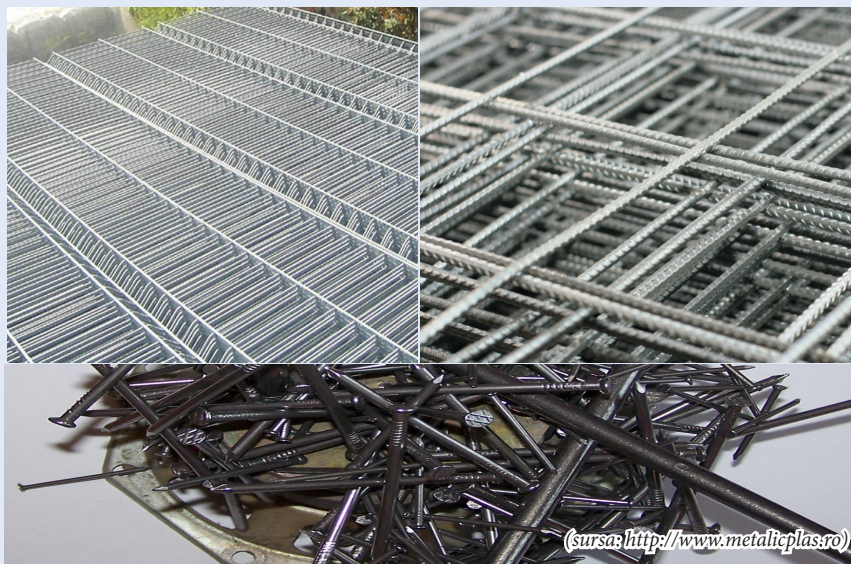
În anul 2012 compania a lansat deja două modele de tablete. Cea mai nouă tabletă sub brand-ul E-Boda dispune de ecran de 9,7 inch care suportă 10 atingeri simultan, procesor de 1,2 Ghz, are 1 GB RAM, 8 GB stocare internă și un card micro SD de 8 GB.

„Încercăm să ajungem în vârf prin atenția față de dorințele clienților, profesionalism și încredere. Încercăm să venim în întâmpinarea așteptărilor clienților și chiar să le depășim prin produsele și serviciile noastre. Gândim în perspectivă și ne dorim să demonstrăm ambiție și responsabilitate, tindem să ne autodepășim, să îmbunătățim în permanență tot ceea ce facem și oferim” (www.e-boda.ro).

METALICPLAS

IMPEX este firma care a pus bazele unui întreg holding, MG TEC GRUP, cu activități de producție preponderent din domeniul construcțiilor.

Înființată în 1994 ca o afacere de familie, având ca profil de fabricație obținerea produselor din sârmă (plase sudate, plase împletite etc.), unde procesul de producție este mai mult de tip manufacturier, firma se dezvoltă și devine cea mai mare și mai modernă fabrică de plase sudate din România.



(sursa: <http://www.metalicplas.ro>)

Încă de la început, politica managerială s-a bazat pe principiul reinvestirii profitului în utilaje tehnologice moderne, cu fluxuri de producție integrate, capabile să realizeze produse de calitate, la standarde internaționale. Astfel, în anul 2004 a fost pusă în



(sursa: <http://www.metalicplas.ro>)

funcțiune prima linie de plase sudate, complet automatizată, cu o capacitate de producție de 30.000 tone plase sudate/an, iar în 2006 cea de a doua linie de plase sudate, capacitatea totală de producție crescând la 60.000 tone/an.

Marfa transportată

Produse din sârmă

Cantitatea de marfă transferată

35000 t, cca. 1600 camioane

2-4 vagoane platformă container/tren, 1 tren/lună

Societatea

S.C. METALICPLAS IMPEX SRL

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport, siguranța mai bună a transportului; congestia pe șosele; creșterea costului transportului rutier; protecția mediului

Data transferului modal

1998

Ruta

Halmeu - Dej

Constanța - Dej

Stamora Moravița - Dej

Lungimea rutei

150 km, 800 km, respectiv 400 km

Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă” S.A.,

S.C. Grup Feroviar Român S.A.



SC METALICPLAS IMPEX SRL

Str. 1 Mai, nr. 113

Dej, jud. Cluj, România

Ciprian UNGUREȘAN

Export & Import Manager

Telefon +40 264 21 63 71

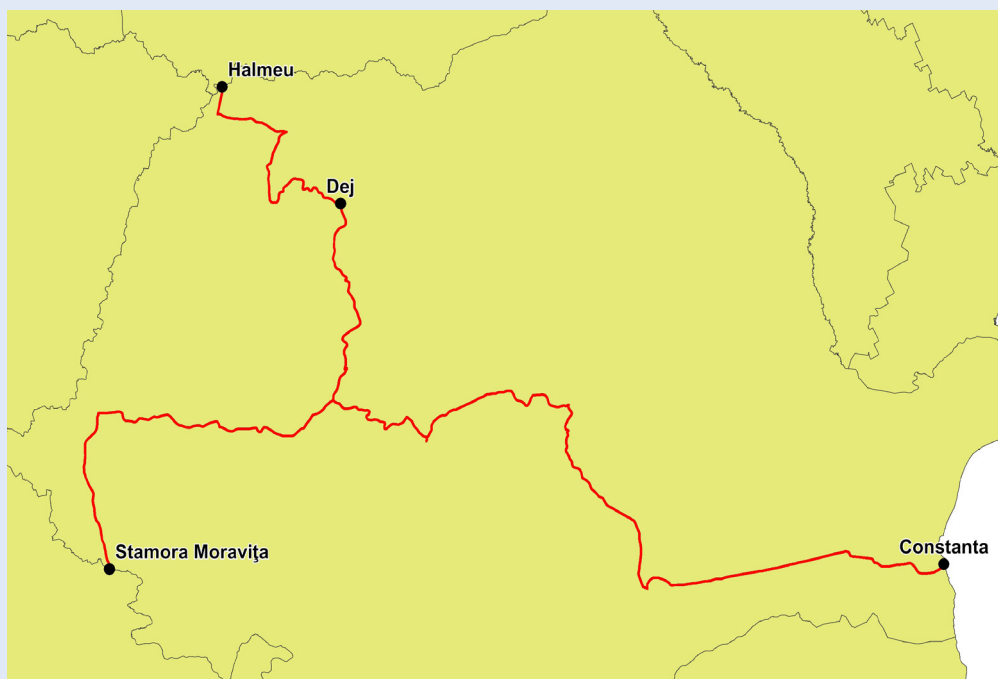
Fax +40 264 22 22 07

ciprian.unguresan@mg-tec.ro

www.metalicplas.ro



(sursa: <http://www.metalicplas.ro>)



Pe lângă creșterea volumului producției și a calității produselor fabricate, conducerea METALICPLAS IMPEX a avut o preocupare constantă și pentru diversificarea produselor. Astfel, în luna iulie 2008 a fost inaugurată o linie tehnologică integrată și complet automatizată pentru producerea panourilor zincate final prin procedeul de zincare termică prin scufundare, cu contribuția directă a EURODRAW Italia pentru instalația de trefilare, EVG Austria pentru procesul de sudare, MANZ GALVANO-TECHNIK GmbH și ZINK KORNER GmbH Germania pentru unitatea de zincare.

Și pentru că nimic nu ar fi posibil fără implicarea forței de muncă, politica de personal se ghidează după deviza „Angajatul este cea mai importantă verigă în dezvoltarea firmei”.

Dotarea tehnologică modernă, implicarea și seriozitatea personalului conduc la fabricarea de produse de calitate superioară, recunoscute atât pe piața internă cât și pe cele externe. Ca o recunoaștere a activității și a calității produselor firmei S.C. METALICPLAS IMPEX S.R.L. Dej, GERMANISCHER LLOYD a certificat sistemul integrat de management al calității

conform ISO 9001/2008, mediului conform ISO 14001/2004 și sănătății și securității muncii conform BS OHSAS 18001/2007.

În prezent, compania produce: plase sudate, panouri de gard bordurate zincate final la cald, plase de gard sudate, sârmă moale neagră, sârmă moale zincată, sârmă tare mată, sârmă cu profil periodic, sârmă ghimpată de tip YOWA, plase împletite cu ochiuri pătrate, plase împletite cu ochiuri hexagonale, cuie.

Holcim Romania

face parte din grupul elvețian Holcim, unul dintre liderii mondiali în furnizarea de ciment, betoane, agregate (nisip și pietriș) și alte servicii conexe.

Holcim (Romania) SA este o companie dinamică și modernă, care și-a dovedit spiritul de inovație și profesionalism lansând pe piața românească produse și servicii extrem de apreciate.

Compania deține și operează două fabrici de ciment la Câmpulung și Aleșd, o stație de măcinare la Turda, o rețea de 16 stații ecologice de betoane, 5 stații de agregate, 2 stații de lianți speciali, un terminal de ciment la București și unul la Turda.

Investițiile în modernizarea tehnologiei de producție, protecția mediului, dezvoltarea afacerii, sănătatea și securitatea în muncă, proiecte sociale și în domeniul resurselor umane sunt o prioritate pentru Holcim.



Fabrica de ciment Holcim - Câmpulung
(sursa: <http://www.holcim.ro>)

Valoarea totală a investițiilor Holcim pe piața locală din 1997 și până acum se ridică la peste 700 de milioane de euro.



Fabrica de ciment Holcim - Câmpulung
(sursa: <http://www.holcim.ro>)

Marfa transportată

Produse: ciment și clincher; materii prime: carbune, cocs, zgura de furnal, cenușa de termocentrală etc.

Cantitatea de marfă transferată

Informația nu este publică. Se folosesc trenuri complete tip navetă. Navetele au trasee și frecvențe prestabilite. Tipuri de vagoane folosite: Ucs, Uacs, Fals, Tals, Hbils, Eacs, Zas.

Societatea

Holcim (Romania) SA

Motivația pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creșterea competitivității; siguranța mai bună a transportului; congestia pe șosele; soluțiile feroviare sunt aprobate de comunitățile locale; protecția mediului

Data transferului modal

2003

Ruta

Galați - Câmpulung (transport zgura de furnal)

Lungimea rutei

385 km

Compania de transport

Servtrans Invest, DB Schenker Romtrans, Transferoviar Grup, Grup Feroviar Român



HOLCIM (România) SA

Calea Floreasca, nr.169A

clădirea B, etaj 7, sector 1

București, România

Cristian GORONEANU

Logistics Manager

Telefon +40 212 31 77 08

Fax +40 212 31 77 14

cristian.goroneanu@holcim.com

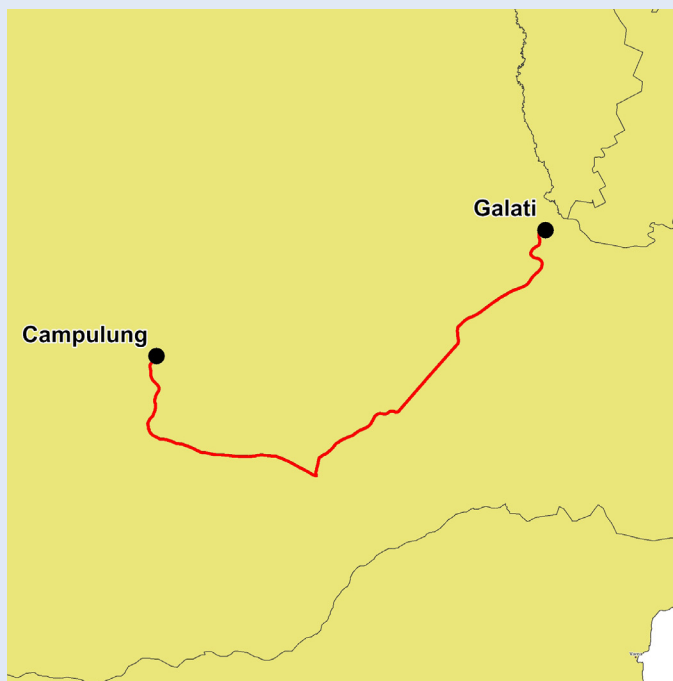
www.holcim.ro



Fabrica de ciment Holcim - Aleșd
(sursa: <http://www.holcim.ro>)

Cel mai important proiect al companiei s-a desfășurat la Câmpulung, unde Holcim România a investit din 2005 și până în prezent peste 200 de milioane de euro în modernizarea liniei de producție. Holcim România deține aproximativ peste 1.000 de angajați și a înregistrat în 2011 o cifră de afaceri de 225 de milioane de euro.

Principiul pe care se consolidează întreaga strategie de business a Holcim este cel al dezvoltării durabile, care se concretizează în toate acțiunile companiei prin tripla abordare a liniilor directoare – performanța economică, protecția mediului înconjurător și responsabilitatea socială. Abordarea holistică a acestor principii ne-a permis să ne consolidăm an de an poziția de lider în industria producătoare de ciment, betoane și agregate, dar și reputația unei companii de



încredere pentru toți clienții și partenerii noștri. Holcim România a investit constant în dezvoltarea colaborărilor de lungă durată, atât în privința partenerilor, cât mai ales în relația cu angajații, pe care îi considerăm principalul factor de stabilitate și succes al companiei.

Pe parcursul celor 15 ani de când este prezentă în România, Holcim a depus un efort continuu de a răspunde nevoilor clienților săi și a pieței de profil prin găsirea de soluții personalizate și prin realizarea de parteneriate solide. Inițiativele și premiile lansate de Holcim au răspuns celor mai variate nevoi – de la lansarea conceptului de stație ecologică de betoane, până la introducerea de cimenturi cu amprentă redusă de carbon. De asemenea, compania s-a extins oferta de soluții pentru co-procesarea deșeurilor industriale la fabricile de ciment Holcim de la Aleșd și Câmpulung - la peste 100 de tipuri de deșeuri.

Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în Transporturi

Domeniile de competențe în care activează **Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în Transporturi (CCPCT)** sunt:

- Soluții pentru realizarea de infrastructuri (căi ferate șosele, canale navigabile, terminale etc.) fiabile, cu nevoi de mentenanță cât mai redusă și cu costuri sociale scăzute;
- Creșterea siguranței și securității transportului;
- Sisteme/tehnologii de transport intermodal pentru limitarea efectelor externe ale traficului și reducerea consumului de resurse;
- Logistici integrate (de aprovizionare, tehnologice, de distribuție) și logistici inverse care reunesc tehnologii de transport, manipulare, depozitare/stocare, condiționare, ambalare, comercializare, fabricație, reciclare;
- Sisteme de management al calității transporturilor, de monitorizare și de dirijare a traficului;
- Soluții pentru diminuarea congestiei în aglomerațiile urbane în corelație cu structurarea spațiului și creșterea calității vieții.

Activitatea de cercetare are tradiție și continuitate încă din perioadele de început când fondurile alocate nu erau semnificative și se conturau primele programe gestionate de Direcții specializate (sub diferite denumiri) ale Ministerului Învățământului și Cercetării, cum sunt ORIZONT 2000 sau Granturi ale Băncii Mondiale.

Prezentăm mai jos o listă selectivă de granturi și proiecte de cercetare care demonstrează, pe de o parte continuitatea, integrarea activităților de cercetare cu programele de studiu de la toate cele trei niveluri – licență, master și doctorat din domeniul Ingineriei Transporturilor și, pe de altă parte, continuitatea interesului colectivului **CCPCT** pentru rezolvarea numeroaselor probleme cu care se confruntă sectorul

Transporturilor în România, dar și în restul spațiului European:

- Sisteme avansate pentru optimizarea utilizării infrastructurilor de transport, grant CNCSIS (93/2007)
- Încurajarea preluării intermodale a mărfurilor de transport fluvial și decongestionarea coridoarelor de transport prin sporirea intermodalității Dunării, proiect CEEX (XIC 19/2007)
- Modelarea deciziilor strategice de dezvoltare a infrastructurilor de transport, grant CNCSIS (879/2006)
- Soluții interdisciplinare convergente în amenajarea teritoriului și în structurarea sistemului de transport orientate către dezvoltarea durabilă și creșterea calității vieții, proiect CEEX (122/2005)
- Promovarea mobilității urbane durabile în municipiul București, finanțat prin AMTRANS (104/2005)
- Soluții pentru creșterea atractivității transportului public urban. Studiu de caz pentru București și aria metropolitană finanțat prin AMTRANS (7C03/2004)
- Cercetări privind evaluarea fiabilității rețelelor de transport, grant CNCSIS (1374/2004)
- Cercetări privind realizarea unui sistem de transport public urban pentru zonele subservite ale Municipiului București, finanțat prin AMTRANS (5C03/2003)
- Soluții convergente pentru limitarea congestiei și a efectelor poluante ale traficului în marile aglomerații urbane, finanțat prin AMTRANS (3C02/2002)
- Transportul durabil – componentă esențială a societății mileniului III, grant CNCSIS (34967/2001)

Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în Transporturi

- Cercetări privind calitatea în serviciile de transport, finanțat de Ministerul Educației și Cercetării (526/2000)
- Cercetări privind calitatea în serviciile de transport, finanțat de MEC (526/2000)
- Cercetări privind dezvoltarea sistemului de transport public colectiv de persoane în județul Ilfov în corelație cu cel din Mun. București și cu specificitățile spațiale și structurale ale mediului socio-economic, finanțat de ANSTI (172/1999)
- Cercetări privind tariful folosirii infrastructurii feroviare, finanțat de Ministerul Cercetării și Tehnologiei (534/1996)
- De la integrarea modurilor de transport în corelație cu mediul socio-economic la logistica transporturilor, grant finanțat de Banca Mondială (C 5.1/1996)
- Cercetări privind fundamentarea teoretică a strategiilor de restructurare și modernizare a infrastructurii transporturilor, finanțat de Ministerul Învățământului – DGISCSU (grant 4001/1995)
- Rețele și sisteme teritoriale. Optimizarea rețelelor de transport, finanțat de Ministerul Învățământului și Științei (34-92-3/1992)

Următoarea listă de proiecte sugerează faptul că cercetările din cadrul **UPB-CCPCT** au răspuns unor nevoi imediate adresate de mediul socio-economic:

- Simulare trafic în vederea amenajării accesului la ansamblul comercial POLICOLOR pentru Real Design Proiect SRL, 2010
- Servicii de trafic pentru SWARCO România SRL, (3561/2008 și 52/2009)



- Soluții de transport durabil pentru asigurarea mobilității angajaților Petrom pentru PETROM SA (8460010145/2009)
- Studiu de trafic pentru transportul județean de persoane, pentru Consiliul Județean Dolj (826/009)
- The railway data base, beneficiar Luis Berger Ltd., (96/2007)
- The airport data base, pentru Luis Berger Ltd. (10367/2007)
- Proiect de ansamblu pentru un sistem de transport public concordant (adaptat) nevoilor de mobilitate ale populației din județul Ilfov, pentru Consiliul Județean Ilfov (14294/56/2006)

În ultimii ani **UPB-CCPCT** a fost implicat în activități de cercetare/ dezvoltare/ inovare în parteneriate externe finanțate prin programe de cercetare cum sunt: ASO (www.aso.zsi.at) sprijinit de Guvernul Republicii Austria, SEE și CE cu fonduri ERDF: proiectul FLAVIA (www.flavia-online.de), proiectul ACROSSEE (<http://www.cei.int/content/accessibility-improved-border-crossings-integration-south-east-acrossee>), proiectul CONSTANT(http://www.aso.zsi.at/project_CONSTANT_2006.html).



CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE
ȘI CONSULTING ÎN TRANSPORTURI

UPB - CCPCT

Universitatea POLITEHNICA din București,
**Centrul de Cercetare, Proiectare și Consulting în
Transporturi**

Splaiul Independenței nr 313, sector 6, București

Telefon +40.21.4029547 Fax +40.21.318 10 12

ingtrans@upb.ro

www.ingtrans.pub.ro



Această broșură a fost dezvoltată ca parte a proiectului *FLAVIA* (<http://www.flavia-online.de>; <http://www.flavia.pub.ro>)

Proiectul este finanțat de către Uniunea Europeană prin programul "CENTRAL EUROPE – Cooperation for Success" (European Regional Development Fund).