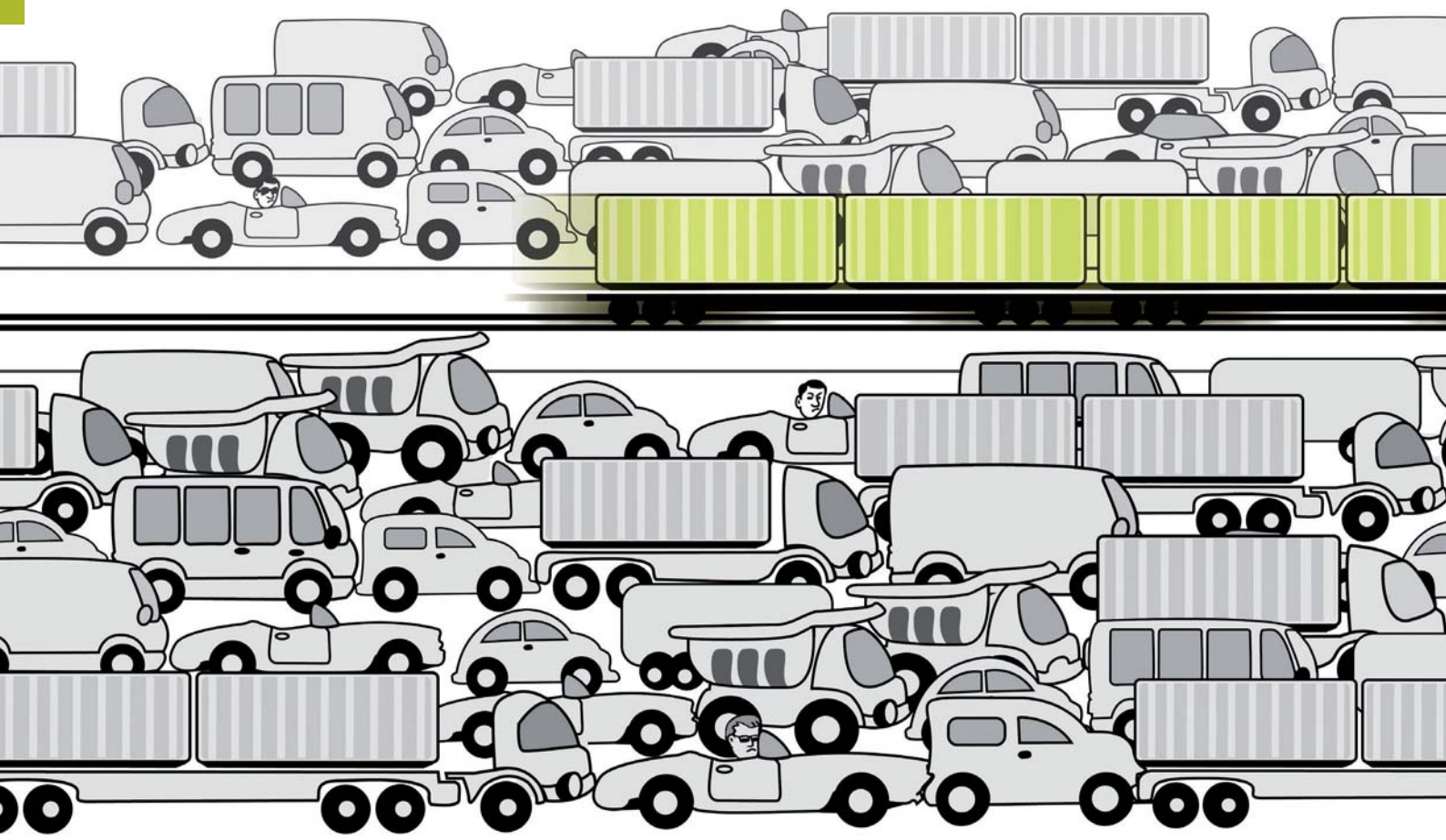
FLAVIA
improves corridor logistics

CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE
ŞI CONSULTING ÎN TRANSPORTURI
*UPB - CCPCT*

# De la Camion la Tren



## Exemple de transfer modal de succes

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

CUPRINS


| | |
|---|---|
| Cuvânt înainte | pag. 3 |
| Prezentarea proiectului *FLAVIA* | 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 |

## Stimaţi cititori,

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

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

Comunitatea internaţională a convenit la Cancún să limiteze creşterea temperaturii globale la 2°C, ceea ce presupune ca ţările dezvoltate sa-şi reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 80-95% până în 2050, faţă de nivelul emisiilor din 1990. Consiliul European a avizat acest obiectiv. Transporturile europene trebuie sa-şi diminueze emisiile cu cel puţin 60%.

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

Proiectul *FLAVIA*, finanţat de Comisia Europeană, urmăreşte să îmbunătăţească transportul intermodal dintre Europa Centrală şi de Sud-Est, întărind poziţia modurilor de transport mai puţin poluante, precum cel feroviar sau pe căile navigabile interioare. Aceasta va reduce suprasolicitarea legăturilor rutiere şi va creşte accesibilitatea unor regiuni.

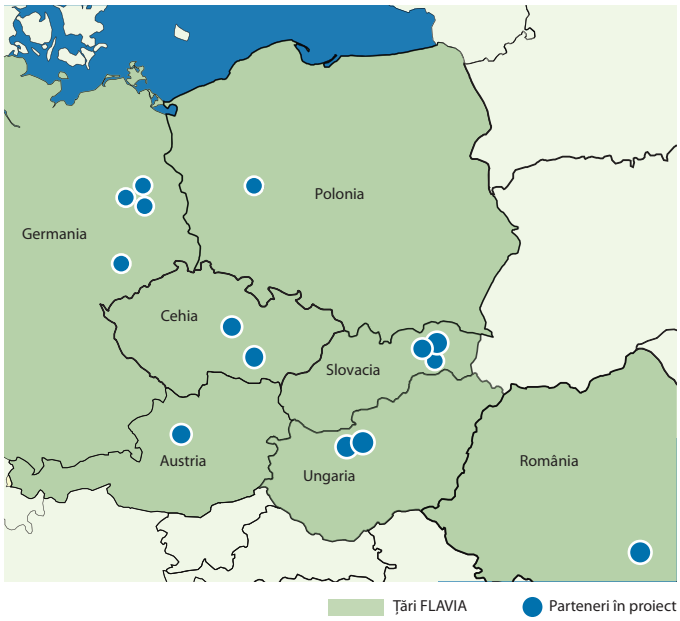
Exemplele de transfer modal de succes din şapte ţări europene, partenere în proiectul *FLAVIA*, demonstrează că transportul feroviar de mărfuri devine mai atractiv pentru expeditori şi pentru companiile de transport, care îl percep ca pe o alternativă competitivă la transportul rutier atât în termeni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

Exemplele de bună practică din această broşură arată modul în care provocările generate de creşterea cererii din transportul feroviar de mărfuri pot fi gestionate într-o manieră economic viabilă, responsabilă faţă de mediul natural, de schimbările climatice şi faţă de cetăţenii Europei. Ele ar trebui să încurajeze alţi expeditori şi alte companii logistice să depăşească barierele pentru o integrare de succes a transportului feroviar în lanţul logistic.

Îmi exprim convingerea că veţi găsi broşura interesantă şi o veţi privi ca pe o inspiraţie care să ajute la consolidarea poziţiei transportului feroviar şi a soluţiilor de transport intermodal, în acord cu preocupările de protecţie a mediului.

Siim Kallas
Vice-President of the European Commission and Commissioner for Transport

***FLAVIA*** reprezintă acronimul pentru *F*reight and *L*ogistics *A*dvancement in Central/South-East Europe – *V*alidation of trade and transport processes, *I*mplementation of improvement actions, *A*pplication 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 incurajare 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 Romania. Coordonatorul 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 nesesare pe coridor și la realizarea a două studii de pre-fezabilitate pentru evaluarea unor noi servicii de linie între Romania 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, ținand cont de avantajele oferite de transportul feroviar, cu toate neajunsurile sale pe teritoriul Romaniei, 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.

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


Prezentare

Partenerul din România:

Universitatea POLITEHNICA din Bucureşti,

**Centrul de Cercetare, Proiectare şi Consulting în Transporturi**

Spl. Independenței, 313

060042 Bucureşti

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:

Ş.l.dr.ing. Dorinela Costescu

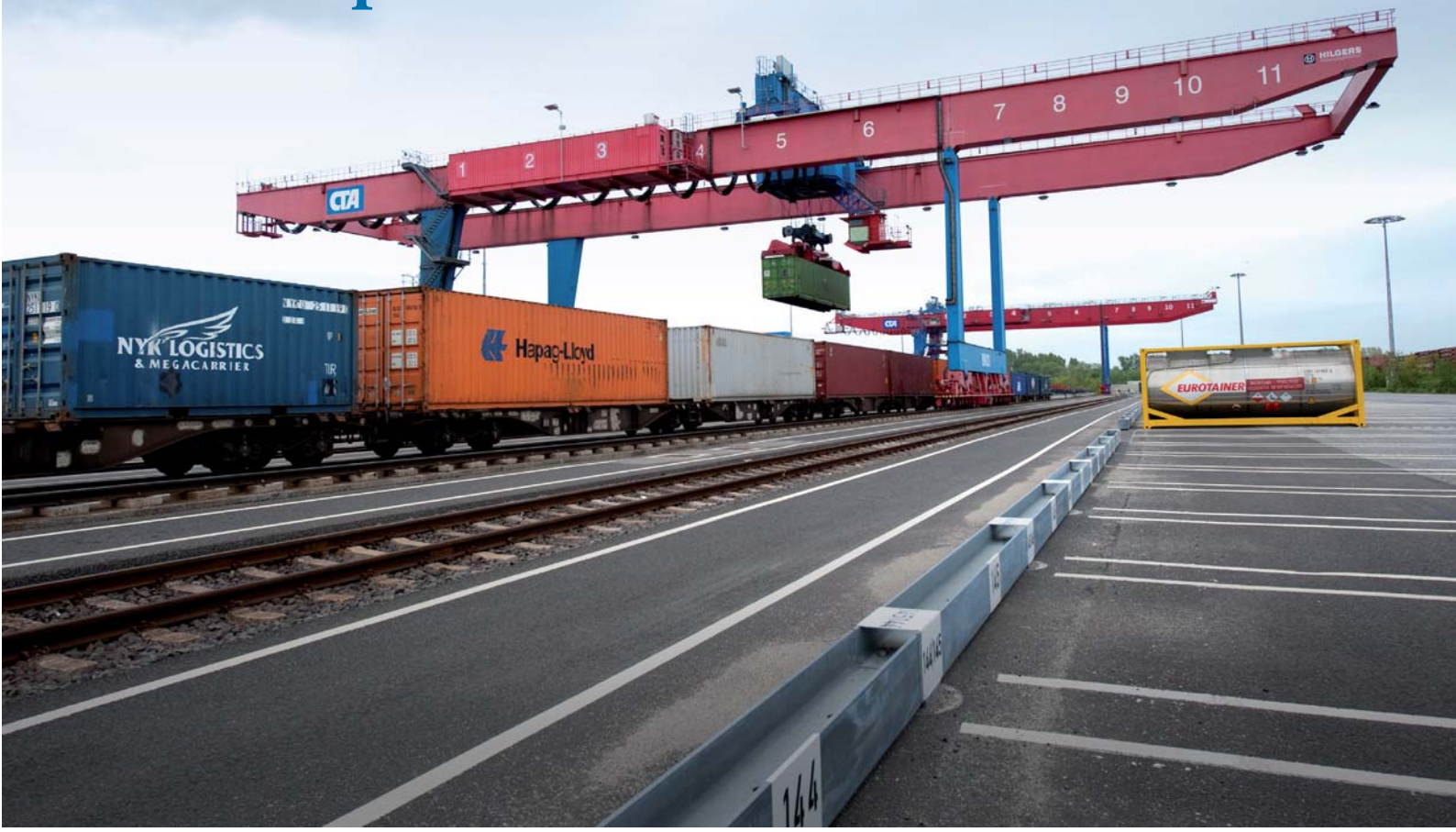


Tehnoredactare/DTP:
dr.ing. Mircea Augustin Roşca

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

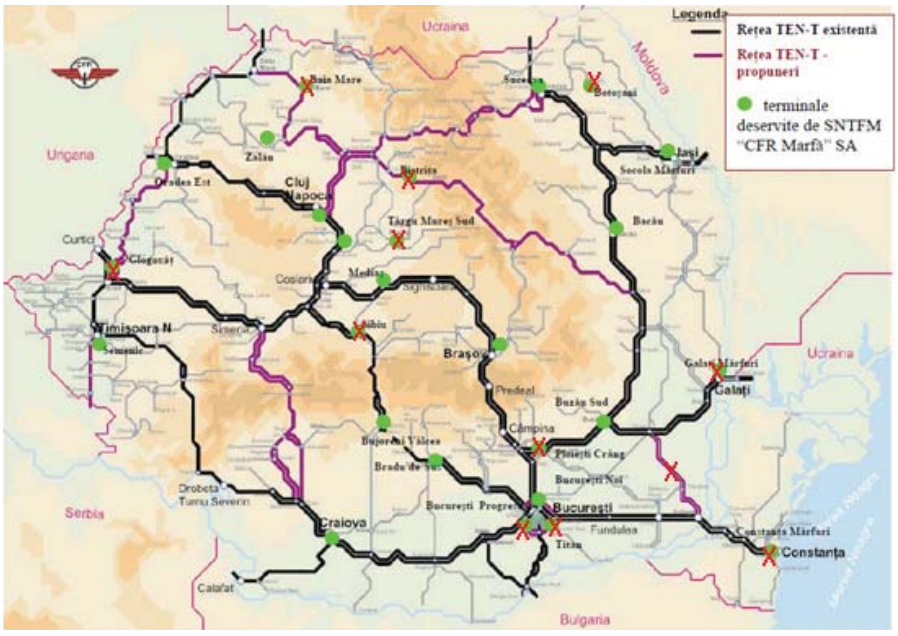
Coordonatorul proiectului:
Technische Hochschule Wildau, Germania

# 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 Romania, 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 Romania (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 intreținere 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 scazut de performanță pentru serviciile pe calea ferată din România.

Cu toate acestea, pentru volume mari de transport, pe distanțe mari, asa cum sunt cele pentru realizarea importurilor/exporturilor unor produse de masă (produse petroliere, cărbune, produse de balastieră, materiale de constructii, material lemnos etc.) - numite „afine" transportului ferovoiar, 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.

## Susținerea 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 adaugarea unei locomotive împingatoare și uneori chiar a unei locomotive intermediare, pentru trenuri cu mase mai mari de 700 tone.

## Tendințe 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 tranport
(*Sursa: Institutul Național de Statistică. România în cifre, 2012*)

Interesul în continuă creştere pentru transportul feroviar de mărfuri a fost generat mai ales de tendinţele internaţionale actuale, cum sunt:

• Creşterea distanţelor de transport şi a cantităţilor de bunuri tranzacţionate în comerţul internaţional continental şi intercontinental;

• Creşterea utilizării transportului containerizat, beneficiarii şi operatorii de transport devenind tot mai interesaţi de avantajele obţinute prin utilizarea transportului intermodal;

• Creşterea importanţei eficienţei energetice în ansamblul activităţilor economico-sociale şi mai ales în sectorul transporturilor;

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

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

Pe de altă parte liberalizarea traficului feroviar în Europa şi realizarea unor servicii transfrontaliere de una şi aceeaşi companie, asigură premise pentru un nivel crescut de performanţă în transportul internaţional de mărfuri.

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

*Se poate afirma însă faptul că in transportul feroviar potenţialul de creştere 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 şi pe distanţe apreciabile este mai ieftin decât atunci când este realizat cu vehicule rutiere grele de marfă sau este de aşteptat că va fi în viitorul apropiat, atunci când se vor crea condiţii echitabile de concurenţă modală,

- Transportul feroviar este mai fiabil decât cel rutier, iar în unele situaţii, aşa cum este cazul transportului intermodal containerizat de linie, transportului feroviar de marfă poate fi chiar şi mai rapid decât cel rutier.

- Transportul feroviar de mărfuri de mari dimensiuni poate reduce povara publică cauzată de întreţinerea infrastructurii rutiere, incapabilă să suporte sarcini unitare echivalente, reducând în acelaşi timp dependenţa statelor de importul de combustili petrolieri;

- Prin reducerea efectelor negative asupra mediului datorate unei decongestionari a traficului rutier de mărfuri, transportul feroviar devine un instrument de util în strategia de dezvoltare durabilă a sectorului.

PETROM
Membru OMV Grup

**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.

Platformă centrală de producție din Marea Neagră
(sursa http://www.petrom.com)

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

Rafinăria Petrobrazi
(sursa http://www.petrom.com)

### 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

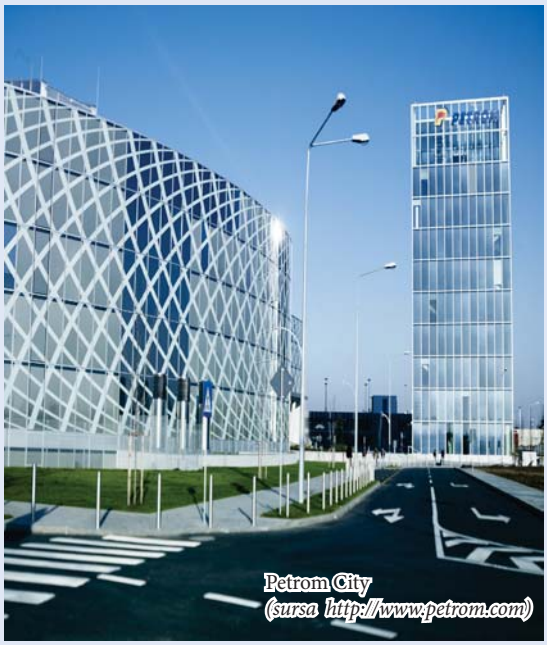
### Ruta
Petrobrazi (România) - Burghausen (Germania)

### 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
Comunication Manager

Telefon +40 021 40 60 041
Fax +40 021 40 60 437
dan.pazara@petom.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 Petrobrazi (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 afacere, ținand 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 Petrobrazi 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 şi 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; creşterea volumului de transport; îmbunătățirea proceselor interne ale companiei; fiabilitatea transportului prin evitarea congestiei traficului rutier şi creşterea costurilor transportului rutier

### Data transferului modal
2005, Mai

### Ruta
Ciumeşti(România) - Curtici - Rajka(Ungaria) - Kuty (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
Argeş, Romania
Florin SOITARIU
Şef Serviciu

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

florin.soitariu@daciagroup.com
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 si pick-up), Dacia Sandero, Dacia Duster şi 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 maşină.

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

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

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

# Uzina Mecanică şi Şasiuri DACIA Dacia Groupe Renault

## Uzina Mecanică şi Şasiuri Dacia

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

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

Uzina este organizată în şase departamente de fabricaţie:

- 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 şi Şasiuri 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 punţi faţă ;
- 332.126 punţi spate ;
- 718 690 cadre GMP ;
- 1.016.106 osii

### Marfa transportată

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

### Cantitatea de marfă transferată

29000 t şi 10000 containere, cca. 62000 camioane
Galaţi – Piteşti: 1 tren direct/ săptămână;
Piteşti – Constanţa: 6 trenuri directe/săptămână

### Societatea

Uzina Mecanică şi Şasiuri Dacia

### Motivaţia pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creşterea volumului de transport; îmbunătăţirea proceselor interne ale companiei; fiabilitatea transportului prin evitarea congestiei traficului rutier şi creşterea costurilor transportului rutier

### Data transferului modal

2007

### Ruta

Galaţi – Piteşti pentru aprovizionare materii prime

Piteşti - Constanţa pentru distribuţie vehicule export

### Lungimea rutei

341 km, respectiv 333 km

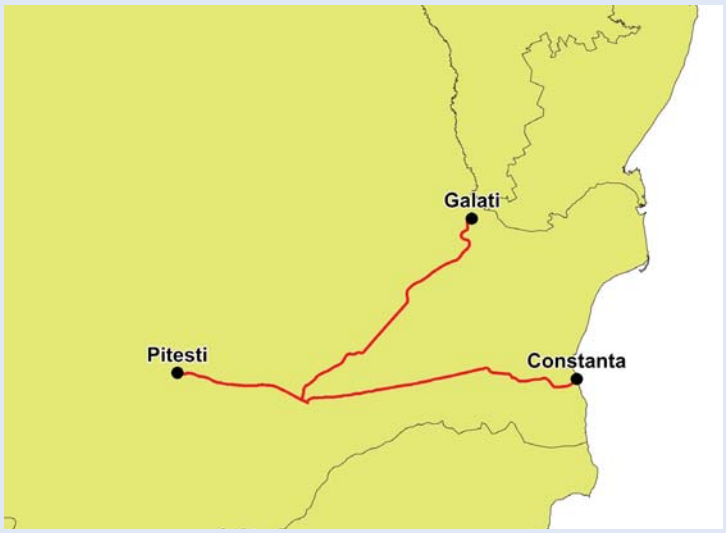
### Compania de transport

SNCFR „CFR Marfă“ S.A

*Uzina Vehicule DACIA*
Dacia Groupe Renault
Str. Uzinei, 1, Mioveni
Argeş, Romania
Florin SOITARIU
Şef Serviciu

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

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




Direcţia Logistică Centrală Dacia asigură legătura între Direcţia Comercială şi Uzinele Vehicule şi Mecanică.

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

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

RIR-ILN gestioneaza cca 5600 de referinţe, acestea reprezentând piese necesare fabricării vehiculelor în diverse versiuni de fabricaţie, centrul RIR este în contact permanent cu 461 furnizori, din care 84 sunt localizaţi în România şi 377 sunt în afara României (18 furnizori externi sunt dedicaţi platformei de import).

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

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

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

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

# SC LAFARGE CIMENT ROMÂNIA SA

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

**Lafarge Ciment Romania** a fost înființată în 1997, dupa 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 retehnologizare, 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.

### 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; îmbunatățirea 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

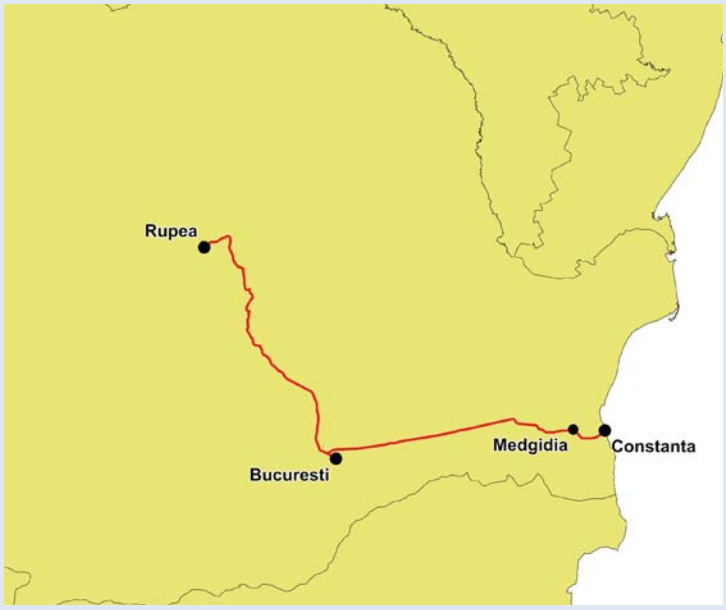
### Lungimea rutei
Fiecare rută este între 100 – 300 km

### Compania de transport
SNCFR „CFR Marfă“ S.A, S.C. Grup Feroviar Român S.A., DB Schenker Romtrans

*SC LAFARGE CIMENT ROMANIA SA*
Str.Modrogan nr.20, sector 1
Bucureşti, Romania
Nicolae NEDELCU
Logistic Manager

Telefon +40 213 07 53 00
Fax +40 213 07 52 86

nicolae.nedelcu@lafarge.ro
www.lafarge.ro/




Lafarge Ciment este un furnizor de referinţă al producatorilor de betoane din Romania. De fapt, logistica şi reţeaua de distribuţie din România, care cuprinde transportul auto, calea ferată şi transportul naval asigură faptul că Lafarge îşi susţine clienţii atunci cand au nevoie.

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

Prefabricatele sunt elemente constructive realizate din betoane cu clase de rezistenţă superioare folosite pentru construcţia diferitelor tipuri de obiective civile şi industriale. Gama de produse prefabricate din beton variază foarte mult în funcţie de mediile de aplicare.

Ca raspuns la nevoia dezvoltării tronsoanelor de drumuri şi autostrazi, Lafarge oferă soluţii de inginerie pentru îmbunătăţirea integrităţii şi durabilităţii straturilor de bază.

Grupul Lafarge este conştient de impactul activităţilor sale asupra mediului şi, de aceea, a acţionat încă de la început în sensul găsirii soluţiilor optime şi realizării unui echilibru între interesele industriale şi conservarea ecosistemelor naturale.

Utilizarea deşeurilor ca substituienţi ai materiilor prime şi combustibililor tradiţionali reprezintă contribuţia majoră a industriei cimentului la dezvoltarea durabilă, o axă strategică importantă în managementul adecvat al resurselor naturale.

Co-procesarea deşeurilor în fabricile de ciment reprezintă soluţia viabilă şi sigură pentru rezolvarea problemelor de mediu, gestionarea corectă şi eficientă a deşeurilor şi contribuie în acelaşi timp la reducerea impactului pe care aceste deşeuri îl au asupra mediului înconjurător şi al societăţii în general.

# SC ELIS PAVAJE SRL

## Elis Pavaje

Elis Pavaje produce o gamă diversă de pavele, dale de terasa, borduri, rigole şi jardiniere, până la blocheți, bolțari de zidarie şi fundație şi 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 o cifră de afaceri anuală de 60.000.000 RON în anul 2009 şi o capacitate de producție de 8000 mp/zi asigurată de cele două fabrici din Petreşti- Alba şi Stoeneşti – Prahova.

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

### 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
Sebeş – Drobeta Turnu Severin;

Ploieşti – Tulcea; Ploieşti - 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

Elis Pavaje răspunde celor mai stricte norme şi exigenţe europene de calitate şi protecţie a mediului, făcând din continua tehnologizare şi perfecţionare a procesului de producţie un scop în sine.

Asigurarea controlului calităţii, încrederea în procesele proprii de producţie şi în performanţele echipei permit companiei Elis Pavaje să ofere 5 ani garanţie atât pentru produsele sale, cât şi pentru lucrările prestate.

Multitudinea şi diversitatea de proiecte realizate în decursul timpului au dus la dobândirea unei experienţe considerabile în domeniu. Cunoaşterea tuturor detaliilor privind recomandarea tipurilor de produse şi de montaj specifice fiecărei destinaţii în parte, în funcţie de trafic sau uzură, au consacrat şi au facut din Elis Pavaje un veritabil consultant în amenajarile cu pavaje.

Prin fiecare proiect, Elis Pavaje îşi demonstrează maiestria în amenajarea spaţiilor, dublând valenţele funcţionale cu cele estetice. Elis Pavaje nu oferă doar o soluţie de amenajare eficientă, un montaj corect şi util, ci se preocupă constant de înfrumuseţarea întregului ambient, adaugând valoare arhitecturii prin aranjamentele create.

Prin proiectele realizate de-a lungul timpului, de diferite dimensiuni şi grade de complexitate, Elis Pavaje a acumulat o experienţă semnificativă în amenajarea spaţiilor. Fie că este vorba de spaţii publice (parcări, alei, parcuri sau spaţii comerciale ale diverselor companii), fie că este vorba de spaţii particulare, Elis Pavaje se adaptează perfect cerinţelor specific şi exploatează la maxim utilitatea fiecaruia.

Cunoaşterea în cele mai mici detalii a întregului proces de amenajare a consacrat Elis Pavaje drept un veritabil consultant în domeniu. Relaţia apropiată cu clienţii, atenţia acordată nevoilor specifice ale acestora, fac ca recomandările oferite cu privire la tipurile de produse şi de montaj (montaj dale,montaj borduri, montaj pavele) necesare amenajării spaţiilor să fie perfect adaptate fiecărei situaţii în parte.

# SC DG PETROL SRL

Deşi o companie tânără, DG Petrol a devenit unul dintre cei mai importanţi furnizori de produse petroliere şi servicii conexe. În răstimpul trecut de la înfiinţare, compania noastră a dobândit o solidă reputaţie pe piaţa românească, oferind spre distribuţie carburanţi, în special motorină, cât şi servicii de distribuţie, livrare, agenturare nave.

Pornind de la operaţiuni de import pentru propria activitate de distribuţie, DG PETROL a ajuns să se extindă sigur, de la un an la altul, atât în interiorul ţării, cât şi în afara graniţelor ei.

DG PETROL este o companie specializată în distribuţie de produse petroliere, transport maritim, fluvial, pe Dunăre, transport rutier şi pe calea ferată, operaţiuni de depozitare, servicii de agenturare nave şi livrare staţii de incintă, respectând normele Uniunii Europene.

DG Petrol are
- ► în proprietate 4 împingătoare;
- ► închiriate 8 barje şi un împingător;
- ► un terminal în operare în portul Turnu-Severin, Giurgiu şi Brăila;
- ► un depozit propriu la Prejmer-Braşov;
- ► staţii mobile pentru aprovizionarea mai rapidă cu motorină pentru diverşi clienţi;
- ► 2 autocisterne
- ► spaţii de depozitare în Constanţa prin contractul de prestări servicii cu Oil Terminal.

Societatea livrează produse petroliere atât în porturi romaneşti ca Turnu Severin şi Giurgiu, cât şi în afara graniţelor, în Bulgaria la Ruse, în Serbia la Belgrad, Novi Sad în Croaţia şi Ungaria.

### Marfa transportată
Produse petroliere

### Cantitatea de marfă transferată
20000 tone, cca. 990 camioane
36-38 vagoane cisterna/tren, 1 tren/lună

### Societatea
DG Petrol

### Motivaţia pentru transferal modal
Reducerea cheltuielilor de transport; creşterea competitivităţii; siguranţa mai bună a transportului; securizarea poziţiei de distribuitor pe termen lung; durata dus-întors mai redusă; creşterea volumului producţiei; fiabilitatea transportului; congestia pe şosele; creşterea costului transportului rutier; protecţia mediului

### Data transferului modal
2007

### Ruta
Terminal Oil Constanţa - Depozit petrolier Prejmer

### Lungimea rutei
cca. 450km

### Compania de transport
S.C. Grup Feroviar Român S.A.,

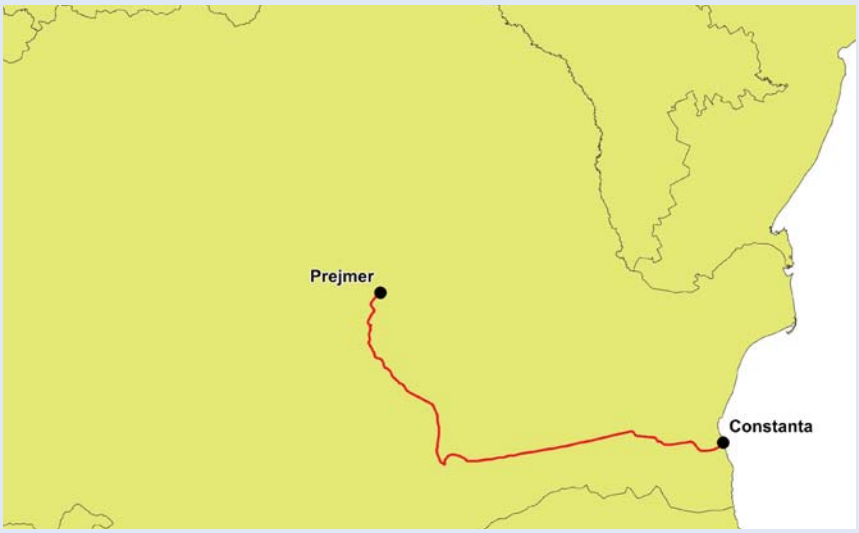
SNCFR „CFR Marfă“ S.A

*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/




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 cifra 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 inspectori independenți GKV în fiecare depozit .

# SC Rosal Import Export SRL

**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 romanesc 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 jumatate din 2009. Pentru anul 2012 compania are ca țintă o cifra de afaceri de 21 milione lei.

*(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*
Şos. Dudeşti – 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

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

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

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

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

Rosal Import Export îşi propune să devină cea mai competitivă companie din România în domeniul electronicelor. Acest obiectiv este îndreptăţit de revoluţionarea pieţei DVD player-elor din România, prin utilizarea celor mai avansate tehnologii şi 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 şi un card micro SD de 8 GB.

„Încercăm să ajungem în vârf prin atenţia faţă de dorinţele clienţilor, profesionalism şi încredere. Încercăm să venim în întâmpinarea aşteptărilor clienţilor şi chiar să le depăşim prin produsele şi serviciile noastre. Gândim în perspectivă şi ne dorim să demonstrăm ambiţie şi responsabilitate, tindem să ne autodepăşim, să îmbunătăţim în permanenţă tot ceea ce facem şi oferim" (*www.e-boda.ro*).

# SC METALICPLAS IMPEX SRL

## 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.

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

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 crescand 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 UNGUREŞAN
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 creşterea volumului producţiei şi a calităţii produselor fabricate, conducerea METALICPLAS IMPEX a avut o preocupare constantă şi pentru diversificarea produselor. Astfel, în luna iulie 2008 a fost inaugurată o linie tehnologică integrată şi complet automatizată pentru producerea panourilor zincate final prin procedeul de zincare termică prin scufundare, cu contribuţia directă a EURODRAW Italia pentru instalaţia de trefilare, EVG Austria pentru procesul de sudare, MANZ GALVANO-TECHNIK GmbH şi ZINK KORNER GmbH Germania pentru unitatea de zincare.

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

Dotarea tehnologică modernă, implicarea şi seriozitatea personalului conduc la fabricarea de produse de calitate superioară, recunoscute atât pe piaţa internă cât şi pe cele externe. Ca o recunoaştere a activităţii şi a calităţii produselor firmei S.C. METALICPLAS IMPEX S.R.L. Dej, GERMANISCHER LLOYD a certificat sistemul integrat de management al calităţii conform ISO 9001/2008, mediului conform ISO 14001/2004 şi sănătăţii şi securităţii 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 (România) SA

## Holcim Romania

face parte din grupul elveţian Holcim, unul dintre liderii mondiali în furnizarea de ciment, betoane, agregate (nisip şi pietriş) şi alte servicii conexe.

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

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

Compania deţine şi operează două fabrici de ciment la Câmpulung şi Aleşd, o staţie de măcinare la Turda, o reţea de 16 staţii ecologice de betoane, 5 staţii de agregate, 2 staţii de lianţi speciali, un terminal de ciment la Bucureşti şi unul la Turda.

Investiţiile în modernizarea tehnologiei de producţie, protecţia mediului, dezvoltarea afacerii, sănătatea şi securitatea în muncă, proiecte sociale şi în domeniul resurselor umane sunt o prioritate pentru Holcim.

*Fabrica de ciment Holcom - Câmpulung (sursa: http://www.holcim.ro)*

Valoarea totală a investiţiilor Holcim pe piaţa locală din 1997 şi până acum se ridică la peste 700 de milioane de euro.

### Marfa transportată

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

### Cantitatea de marfă transferată

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

### Societatea

Holcim (Romania) SA

### Motivaţia pentru transferal modal

Reducerea cheltuielilor de transport; creşterea competitivităţii; siguranţa mai bună a transportului; congestia pe şosele; soluţiile feroviare sunt aprobate de comunităţile locale; protecţia mediului

### Data transferului modal

2003

### Ruta

Galaţi - Câmpulung (transport zgura de furnal)

### Lungimea rutei

385 km

### Compania de transport

Servtrans Invest, DB Schencker 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 in 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 premierele 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 ș-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 şi Consulting în Transporturi

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

- Soluţii pentru realizarea de infrastructuri (căi ferate şosele, canale navigabile, terminale etc.) fiabile, cu nevoi de mentenanţă cât mai redusă şi cu costuri sociale scăzute;
- Creşterea siguranţei şi securităţii transportului;
- Sisteme/tehnologii de transport intermodal pentru limitarea efectelor externe ale traficului şi reducerea consumului de resurse;
- Logistici integrate (de aprovizionare,tehnologice, de distribuţie) şi logistici inverse care reunesc tehnologii de transport, manipulare, depozitare/stocare, condiţionare, ambalare, comercializare, fabricaţie, reciclare;
- Sisteme de management al calităţii transporturilor, de monitorizare şi de dirijare a traficului;
- Soluţii pentru diminuarea congestiei în aglomeraţiile urbane în corelaţie cu structurarea spaţiului şi creşterea calităţii vieţii.

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

Prezentăm mai jos o listă selectivă de granturi şi proiecte de cercetare care demonstrează, pe de o parte continuitatea, integrarea activităţilor de cercetare cu programele de studiu de la toate cele trei niveluri – licenţă, master şi doctorat din domeniul Ingineriei Transporturilor şi, pe de altă parte, continuitatea interesului colectivului ***CCPCT*** pentru rezolvarea numeroaselor probleme cu care se confruntă sectorul Transporturilor în România, dar şi în restul spaţiului European:

- Sisteme avansate pentru optimizarea utilizării infrastructurilor de transport, grant CNCSIS (93/2007)
- Încurajarea preluării intermodale a mărfurilor de transport fluvial şi decongestionarea coridoarelor de transport prin sporirea intermodalităţii Dunării, proiect CEEX (XIC 19/2007)
- Modelarea deciziilor strategice de dezvoltare a infrastructurilor de transport, grant CNCSIS (879/2006)
- Soluţii interdisciplinare convergente în amenajarea teritoriului şi în structurarea sistemului de transport orientate către dezvoltarea durabilă şi creşterea calităţii vieţii, proiect CEEX (122/2005)
- Promovarea mobilităţii urbane durabile în municipiul Bucureşti, finanţat prin AMTRANS (104/2005)
- Soluţii pentru creşterea atractivităţii transportului public urban. Studiu de caz pentru Bucureşti şi aria metropolitană finanţat prin AMTRANS (7C03/2004)
- Cercetari privind evaluarea fiabilităţii retelelor de transport, grant CNCSIS (1374/2004)
- Cercetari privind realizarea unui sistem de transport public urban pentru zonele subservite ale Municipiului Bucuresti, finanţat prin AMTRANS (5C03/2003)
- Soluţii convergente pentru limitarea congestiei şi a efectelor poluante ale traficului în marile aglomerări urbane, finanţat prin AMTRANS (3C02/2002)
- Transportul durabil – componentă esenţială a societăţii mileniului III, grant CNCSIS (34967/2001)

# Centrul de Cercetare, Proiectare şi Consulting în Transporturi

• Cercetări privind calitatea în serviciile de transport, finanțat de Ministerul Educației şi 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. Bucureşti şi cu specificitățile spațiale şi structurale ale mediului socio-economic, finanțat de ANSTI (172/1999)

• Cercetări privind tarifarea folosirii infrastructurii feroviare, finanțat de Ministerul Cercetării şi 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)

• Cercetari privind fundamentarea teoretică a strategiilor de restructurare şi modernizare a infrastructurii transporturilor, finanțat de Ministerul Invățământului – DGISCSU (grant 4001/1995)

• Rețele şi sisteme teritoriale. Optimizarea rețelelor de transport, finanțat de Ministerul Învățământului şi 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 amenajarii accesului la ansamblul comercial POLICOLOR pentru Real Design Proiect SRL, 2010

• Servicii de trafic pentru SWARCO România SRL, (3561/2008 şi 52/2009)

• Soluții de transport durabil pentru asigurarea mobilității angajaților Petrom pentru PETROM SA (8460010145/2009)

• Studiu de trafic pentru transportul judetean 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 judetul 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 şi 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
ŞI CONSULTING ÎN TRANSPORTURI
*UPB - CCPCT*

Universitatea POLITEHNICA din Bucureşti,
**Centrul de Cerectare, Proiectare şi Consulting în Transporturi**
Splaiul Independenţei nr 313, sector 6, Bucureşti
Telefon +40.21.4029547 Fax +40.21.318 10 12
*ingtrans@upb.ro*
*www.ingtrans.pub.ro*

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

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