

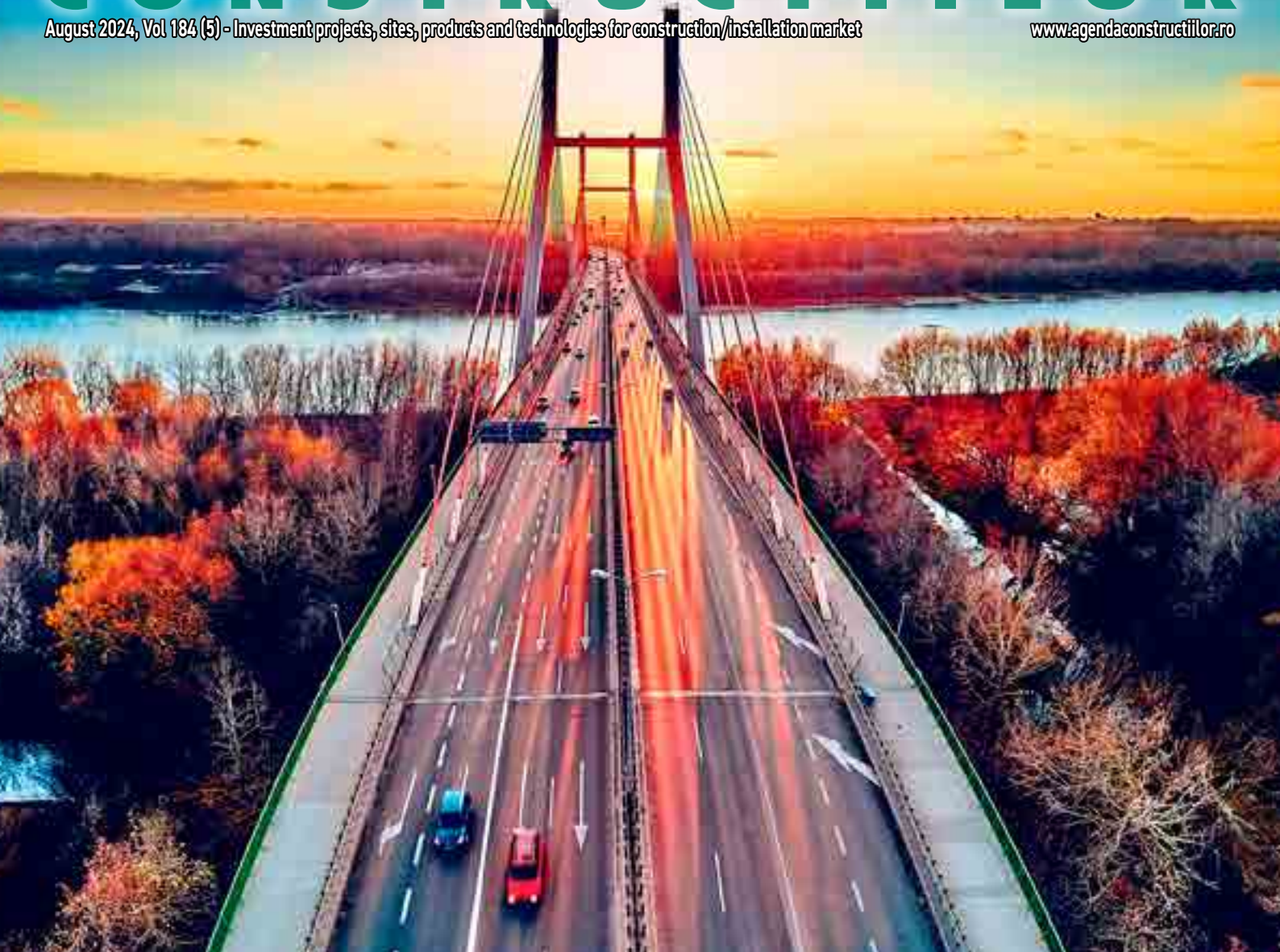
AGENDA[®] CONSTRUCTIIOR



Subscribe here!

August 2024, Vol 184 (5) - Investment projects, sites, products and technologies for construction/installation market

www.agendaconstructiilor.ro

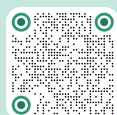


CON
CEPT
STRUC
TURE

BOÇART



HILTI



BOGART



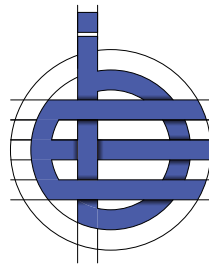
NESS
PROJECT EUROPE
NEW ENGINEERING SMART SOLUTIONS

VEGO™

NOARK
DEFINITION OF RELIABILITY

EDIT
STRUCTURAL

elco heating solutions



JCB
TERRA

drs
ARCHITECTS

M
THEDA MAR
The Power of Stone

DAIKIN


IULIUS
CITIES OF TOMORROW

RAWLPLUG®

ROCKWOOL®

Agenda Construcțiilor topics include detailed information about the ongoing or planned building works, profiles of companies in the business, listings of producers and importers of construction materials and technologies, latest news about the raw materials and products prices, analyses / market research and data concerning specialised exhibitions and the attending companies. The distribution of the magazine is directed to the executive staff of contractors and officials within construction, installations and joinery companies, and also to architects, designers, investment groups etc.

Agenda Construcțiilor is available free of charge on request to anyone who falls within the controlled circulation criteria. There are 8 issues of the magazine per year, including a top of local construction companies.

It is available to anyone who does not meet the criteria at a subscription rate of €192 for 12 issues. Magazine subscription:

For international delivery: 192 euro for 12 issues

For delivery to Romania: 960 lei for 12 issues

Please pay through payment order on

RAMPA Invest SRL București;

CIF (VAT): RO 13506167,

Account (Euro)

RO73 BACX 0000 0000 3649 6320,

SWIFT: BACXROBU, Unicredit Bank - CDG Branch

(for international payment)

or Account (Lei)

RO23 BACX 0000 0000 3649 6250

Unicredit Bank, branch Charles de Gaulle

(for domestic payment)

Send the order with a copy of P.O. by e-mail:

abonamente@agendaconstrucțiilor.ro

ISSN 1582-876X

SUBSCRIBE HERE



Rampa Invest SRL

4th District, Bucharest - 040157
17th, Enăchiță Văcărescu Street
Phone/Fax: +4021-336.04.16,
+4021-336.04.17
office@agendaconstrucțiilor.ro
www.agendaconstrucțiilor.ro

STAFF LIST

Editor-in-chief

Elena Mitea

Senior Editor

Ovidiu-Victor Ștefănescu

Editorial Team

Camelia Pantel

Răzvan-Eugen Popa

Ioan-Cosmin Dincu

Stelian Dincă

Cristina Barticeș

Mihaela-Raluca Cristea

Gabriela-Claudia Voicu

Gheorghică Mariniciu

Desktop publishing

Eugen Butuc-Cerchez

Sales Department

Marius-Cătălin Manea

Ana Ștefănescu

Roxana Agachi

Viorica Șoșea

Teodora Miriță

Project Manager

Hermina Mareș

Chief Financial Officer

Vasile Diaconu

Administrator

Valeriu Mariniciu

Tipar executat la:

EVEREST
TIPOGRAFIA

SUMAR | INSIDE

Analiză | Analysis

Investiții de 70 miliarde euro, necesare pentru dezvoltarea infrastructurii | Investments of 70 billion euro, necessary for infrastructure development

Conflictele armate retrasează rutele comerciale și generează oportunități | Armed conflicts set back trade routes and generate opportunities

6

Cover Story | Cover Story

HOSPICE, ONG-ul care a construit speranța de la zero | HOSPICE, the NGO that built hope from scratch

Un nou obiectiv - Construcția spitalului destinat îngrijirii paliative pediatrică | A new objective - Construction of the hospital for pediatric palliative care

"Ne propunem să construim! Spitale și speranțe!" | "We aim to build! Hospitals and hopes!"



26

Agenda Investițiilor | Building Sites

Dezvoltatorii privați rămân în expectativă și caută noi oportunități | Private developers remain on the lookout, searching for new opportunities

32

Opinii | Interview

Obiectivul principal - continuarea dezvoltării organice a ISOMAT ROMÂNIA | The main objective - the continuation of the organic development of ISOMAT

MINISTERUL ENERGIEI: Investiții de 14 miliarde euro în reforma energetică | MINISTRY OF ENERGY: Investments of 14 billion euro in the energy reform

Portul Constanța va beneficia de investiții de 2,5 miliarde euro pe termen lung | Constanța Port will benefit from investments of 2.5 billion euro in the long term

PORR România se extinde pe segmentul proiectelor speciale de construcții | PORR Romania is expanding into the segment of special construction projects

CONSITRANS: Țintă de creștere cu 15-20% a afacerilor, pe bază de proiecte noi | CONSITRANS: Business growth target of 15-20% based on new projects

AKTOR: Avem o prezență puternică și suntem pregătiți să ne extindem în România | AKTOR: We have a strong presence and are ready to expand in Romania

SEARCH CORPORATION proiectează drumurile României de peste 33 de ani | SEARCH CORPORATION has been designing Romania's roads for over 33 years

DRUM ASFALT și-a propus afaceri de peste 400 milioane de lei, în 2024 | DRUM ASFALT counts on a business of over 400 million lei in 2024

ACCIONA: Planuri de extindere în România, pe piața de energie regenerabilă | ACCIONA: Expansion plans in Romania, on the renewable energy market

36



ELECTROGRUP: Business anual de peste un miliard de lei și noi oportunități | ELECTROGRUP: Annual business of over one billion lei and new opportunities

MAPN: Investiții masive în proiecte menite să asigure securitatea regională | MAPN: Massive investments in projects aimed at ensuring regional security

VASTINT își propune noi standarde de excelență în construcții sustenabile | VASTINT proposes new standards of excellence in sustainable construction

ENERGObIT: Dublare a vânzărilor, datorită proiectelor de energie regenerabilă | ENERGObIT: Doubling of sales, thanks to renewable energy projects

CCIR: "Mediul de afaceri din România are nevoie de mai mult curaj" | CCIR: "The Romanian businessmen needs more courage"

AIC Trucks: Peste 4.000 de vehicule Ford Trucks, livrate pe piața din România | AIC Trucks: Over 4,000 Ford Trucks vehicles, delivered to the Romanian market

HORNBACK va deschide noi magazine în București, Timișoara, Cluj și Târgu Mureș | HORNBACK will open new stores in Bucharest, Timișoara, Cluj and Târgu Mureș

OSCAR Downstream alimentează cu combustibil marile șantiere de infrastructură | OSCAR Downstream fuels the large infrastructure construction sites

MMSS: Aproape 600.000 de muncitori lucrează legal în construcții | MMSS: Almost 600,000 workers work legally in construction

INP: PPP, abordarea optimă pentru restaurarea patrimoniului construit | INP: PPP, the optimal approach to restoring built heritage

SIGM-HOME PROJECTS: Obiectivul major - creșterea calității serviciilor | SIGM-HOME PROJECTS: The major objective - increasing the quality of services

EFdeN: Provocări ale sustenabilității, abordate cu pasiune și profesionalism | EFdeN: Sustainability challenges, tackled with passion and professionalism

DECO Architects își propune dublarea volumului de activitate până în 2027 | DECO Architects aims to double the volume of activity by 2027

BIMTECH: "Cerințele BIM" apar deja în licitații și vor deveni esențiale | BIMTECH: "BIM requirements" appear in tenders and will become essential

AEDILIS: Evoluție constantă a activității, în pofida unui context provocator | AEDILIS: Constant evolution of the activity, despite a challenging context

APMR: Criza lemnului a adus noi creșteri de costuri în industria mobilei | APMR: The timber crisis has brought new cost increases in the furniture industry

SD Elie Radu: Sunt necesare bugete mai mari pentru întreținerea infrastructurii | SD Elie Radu: Infrastructure maintenance needs bigger budgets

68

Consultanță | Tehnical Feature

DELOITTE - Sustenabilitatea va modela industria construcțiilor în 2024 | DELOITTE - Sustainability will shape the construction industry in 2024

Evaluarea tehnico-economică a deșeurilor de demolări în UE | Technical and economical assessment of demolition waste in the EU

72

Oameni și Construcții | People & Buildings

Elie Radu - promotorul devotat al creației ingineresti din construcții | Elie Radu - the devoted promoter of engineering creation in construction

Virginia Andreescu-Haret, prima femeie arhitect din România | Virginia Andreescu-Haret, the first Romanian woman architect

76

TOP | TOP

TOP 500 - Firme de Inginerie, Arhitectură și Consultanță din România 2023 | TOP 500 - Engineering, Architecture and Consulting Companies in Romania 2023

TOP 150 - Clasament firme de inginerie, după cifra de afaceri realizată în Europa | TOP 150 - Ranking of engineering companies, according to turnover in Europe

TOP 500 - Antreprenori și Firme de Construcții din România 2023 | TOP 500 - Contractors and Construction Companies in Romania 2023

TOP 200 - Clasament companii globale de construcții, după cifra de afaceri 2023 | TOP 200 - Ranking of global construction companies by turnover 2023

Index Antreprenori | Contractors Index

84

Index Furnizori | Suppliers Index

86

CONA



BILFINGER

S | S
—
A | B



HOME PROJECTS



Prime Kapital



VGP



one
—
UNITED PROPERTIES

Investiții de 70 miliarde euro, necesare pentru dezvoltarea infrastructurii



România beneficiază de fonduri pentru investiții în infrastructura mare de transport rutier și feroviar cu o valoare cumulată de circa 42 miliarde

euro până la finalul anului 2030, după cum arătam în ediția anterioară a revistei *Agenda Construcțiilor*, în analiza acestui segment critic pentru dezvoltarea țării (partea I). Deși rata de absorbție a fondurilor europene din exercițiul financiar încheiat în 2023 (perioada de programare 2014–2020) a ajuns la 97,2% și s-au atras toți banii dedicați infrastructurii de transport, România are nevoie de circa 70 miliarde euro pentru implementarea tuturor proiectelor incluse în planurile de investiții. Având în vedere alocările disponibile pentru anii următori, de 42 miliarde euro, rezultă un deficit de circa 30 de miliarde de euro pentru care vor trebui să fie identificate surse de finanțare noi. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Sorin Grindeanu, spune că vor fi proiecte pentru care se va folosi varianta parteneriatului public-privat (PPP).



Investments of 70 billion euro, necessary for infrastructure development

Romania benefits from funds for investments in large road and rail transport infrastructure with a cumulative value of around 42 billion euro until the end of 2030, as we showed in the previous edition of *Agenda Construcțiilor* magazine, in the analysis of this critical segment for the country's development (part I). Although the absorption rate of European funds from the financial year ending in 2023 (programming period 2014–2020) reached 97.2% and all the money dedicated to the transport infrastructure was attracted, Romania still needs about 70 billion euro for the implementation all projects included in the investment plans. Considering the allocations available for the following years, of 42 billion euro, there is a deficit of about 30 billion euro for which new sources of financing will have to be identified. The Minister of Transportation and Infrastructure, Sorin Grindeanu, says that there will be projects for which the public-private partnership (PPP) option will be used. With the establishment of the Romanian Road Investment Company (CNIR), which will gradually take over all investment projects in the road transport infrastructure from the Romanian Road Infrastructure Administration Company (CNAIR), the financing of large projects through PPP began to be invoked more and more in the public space. Another novelty in the Romanian large infrastructure projects that CNIR will ask the projecting engineers, through the specifications in tenders, for 3D Building Information Modeling (BIM) solutions, an intelligent process based on a 3D model, which provides tools and information for the planning, design, execution and management of construction and infrastructure. BIM enables the creation and management of data about a construction project throughout its entire life cycle, from concept and design to construction and maintenance. Currently, in Romania there are opened to traffic on more than 1,100 km of highways and by express roads, while almost 800 km of high-speed roads are under design and execution. Also, there are tenders launched for another 200 km.

Odată cu înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), care urmează să preia, treptat, toate proiectele de investiții în infrastructura de transport rutier de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) SA, finanțarea marilor proiecte prin PPP a început să fie tot mai invocată în spațiul public. "Valoarea totală estimată a investițiilor necesare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere este mai mare decât disponibilitatea resurselor financiare. În acest sens, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) va trebui să identifice și alte soluții de finanțare, una dintre acestea putând fi varianta PPP. Mai mult, în actualul exercițiu financiar al Comisiei Europene, prin Programul Transport (PT) 2021–2027, finanțarea nerambursabilă este de 40% din valoarea proiectului, iar restul va trebui asigurat de la bugetul de stat. Pentru a veni în întâmpinarea acestor nevoi financiare, în cadrul Studiului de fezabilitate pentru proiectul drumului de mare viteză București - Giurgiu vom solicita elaborarea unui studiu de caz privind o potențială finanțare a obiectivului prin PPP, pentru a prezenta factorului decizional, MTI, toate variantele de finanțare posibile", a declarat Gabriel Budescu, directorul general al CNIR SA.

Riscul deficitului de finanțare se află și în atenția proiectanților și constructorilor direct implicați în derularea proiectelor. "Referitor la finanțările europene, acestea sunt esențiale, dar nu sunt suficiente pentru acoperirea integrală a nevoilor de infrastructură ale României. Există mai multe provocări care pot afecta absorbția fondurilor, precum capacitatea administrativă și birocratică, care pot întârzia implementarea proiectelor și accesul la fonduri. Este necesară o îmbunătățire a capacității instituțiilor de a gestiona proiectele și de a îndeplini cerințele de raportare și audit. De asemenea, proiectele trebuie planificate și ordonate în funcție de necesitățile reale și impactul economic. Uneori, fondurile sunt direcționate către proiecte care nu aduc beneficii maxime, ceea ce poate duce la utilizarea ineficientă

a resurselor. Pentru a accesa fonduri europene, este necesară co-finanțarea din partea bugetului național sau a altor surse. Dificultățile bugetare pot limita disponibilitatea acestor co-finanțări. Este esențială o bună coordonare între diferite niveluri ale guvernului și între sectorul public și privat pentru a asigura implementarea eficientă a proiectelor. În concluzie, în timp ce fondurile europene sunt critice pentru dezvoltarea infrastructurii din România, o serie de provocări administrative, economice și politice pot împiedica absorbția eficientă a acestor resurse și realizarea obiectivelor de infrastructură. Abordarea acestor provocări este esențială pentru a maximiza beneficiile finanțărilor și pentru a asigura o dezvoltare durabilă", a declarat Andrei Tudor, directorul general al Eco Geodrum, companie de proiectare și inginerie în construcții.

CNIR va introduce cerințe de proiectare BIM în licitații

O altă noutate introdusă de proiectul viitorului drum de mare viteză București-Giurgiu este faptul că pentru această investiție, CNIR va solicita proiectantului, prin caietul de sarcini, soluția de modelare 3D Building Information Modeling (BIM), un proces inteligent bazat pe model 3D, care oferă instrumente și informații pentru planificarea, proiectarea, execuția și gestionarea construcțiilor și a infrastructurii. BIM permite crearea și gestionarea datelor despre un proiect de construcție pe parcursul întregului său ciclu de viață, de la concept și proiectare până la construcție și întreținere. În acest sens, CNIR a organizat, pe 23 august 2024, o întâlnire de lucru cu proiectanții consacrați în domeniul drumuri, poduri, geotehnică, reprezentanți ai mediului academic și ai Asociației Bimtech/Building Smart România, cu ocazia finalizării consultării publice pentru caietul de sarcini al drumului București - Giurgiu. "Am discutat cu proiectanții despre această cerință a CNIR în caietul de sarcini, iar includerea cerințelor BIM și open BIM este un pas necesar pentru derularea

proiectelor de infrastructură rutieră la cele mai înalte standarde și în concordanță cu cerințele pieței de profil", a precizat Gabriel Budescu. Studiul de fezabilitate va stabili profilul drumului de mare viteză (autostradă sau drum expres), traseul și structura, precum și conexiunile cu alte obiective de investiții.

Stabilizarea costurilor cu materialele și energia creează un context favorabil

Potrivit datelor CNAIR SA, în România se circulă, în prezent, pe mai mult de 1.100 km de autostradă și de drum expres, în timp ce aproape 800 km de drumuri de mare viteză sunt în proiectare și în execuție, iar pentru construcția altor 200 km sunt lansate licitații. Tot anul acesta vor fi dați în trafic și primii kilometri din A7 (Autostrada Moldovei) și a început proiectarea primelor loturi din A8 (Autostrada Unirii). În acest moment, sunt în diverse stadii de realizare toate cele 18 proiecte finanțate prin PNRR (412,46 km), cu o valoare însumată de 27,7 miliarde lei (fără TVA). În plus, până în anul 2030 vor fi lansate licitații pentru etapele de proiectare și execuție a încă aproximativ 2.100 km de drum de mare viteză.

Există foarte multe contracte în desfășurare, șantiere deschise și licitații în diverse etape de pregătire și derulare, care asigură un front de lucru intensiv în acest domeniu pe termen scurt și mediu. Potrivit unei analize realizate cu ajutorul Victa.ro, aplicație de asistență virtuală de ofertare la șantiere, de la începutul anului 2024 sunt în derulare 1.906 proiecte de infrastructură rutieră în diverse stadii de evoluție. Statul român a alocat un buget de 137 miliarde lei pentru 1.891 dintre aceste proiecte, în timp ce 13 reprezintă investiții private, distribuite în mai multe județe precum Satu Mare, Sălaj, Suceava, Bistrița-Năsăud, Bacău, Arad, Hunedoara, Sibiu, Prahova, Dâmbovița și Teleorman. De asemenea, se remarcă și două investiții public-private în județul Brașov.

"Ne așteptăm ca trendul acesta pozitiv să se păstreze și în a doua parte a anului. Estimăm și o stabilizare a costurilor privind materialele de construcții, o ușoară scădere a costurilor cu energia și, de asemenea, o reducere a dobânzilor în a doua parte a anului. Cu toate acestea, pe partea de evoluție pozitivă a lucrărilor de infrastructură există un risc de blocaj la decontare, de întârziere a lucrărilor din cauza acestui blocaj. Apoi, mediul macroeconomic din ultimii ani a fost destul de instabil, astfel că este greu de prevăzut cum va fi anul 2024 până la final și de aceea bugetele sunt conservatoare pentru anul curent, deoarece iau în calcul acest factor al instabilității. Fiecare perioadă vine cu o particularitate, iar în privința proiectelor de infrastructură evoluția este în etape, în funcție de lansare și de modul de finanțare: de la bugetul de stat sau din fonduri europene. Este cunoscut faptul că MTI estimează investiții de 15 miliarde lei în 2024 doar în infrastructura rutieră, cu rectificări pozitive până la sfârșitul acestui an", a precizat Andrei Tudor, directorul general al Eco Geodrum.

În 2024, investițiile în infrastructură în România sunt influențate de mai mulți factori-cheie. Perioada electorală tinde să genereze un impuls pentru finalizarea și inițierea de proiecte de infrastructură, guvernele fiind motivate să demonstreze realizări concrete.

Cu toate acestea, există și riscul ca proiectele să fie ordonate prioritar pe criterii politice, nu economice, ceea ce ar putea afecta eficiența alocării resurselor. Totodată, inflația persistentă și constrângerile bugetare pot limita capacitatea guvernului de a finanța proiecte de infrastructură. Creșterea costurilor materialelor de construcție și a forței de muncă poate duce la depășirea bugetelor planificate și la întârzierea proiectelor.

Marea provocare pentru companii rămâne lipsa forței de muncă

În afara disponibilității finanțării, cealaltă mare provocare în implementarea planului de investiții în infrastructură este reprezentată de lipsa personalului activ în sectorul de construcții. "Lipsa de personal calificat sau specializat poate întârzia proiectele și poate afecta calitatea acestora. În plus, fluctuația personalului duce la pierderi de cunoștințe și experiență", spune Andrei Tudor.

Printre provocările invocate de proiectanți și constructori se mai află și respectarea normelor de mediu și de siguranță, care devin din ce în ce mai stricte, necesită investiții suplimentare și pot întârzia proiectele. Inflația și volatilitatea prețurilor materiilor prime pot afecta bugetele proiectelor. În fine, contextul economic și politic influențează semnificativ mediul de afaceri. Instabilitatea economică sau politică generează întârzieri în aprobare și finanțare, precum și schimbări neprevăzute în prioritățile de infrastructură. Aceste provocări necesită o abordare strategică și adaptabilă pentru a putea fi depășite cu succes.

"Gestionarea costurilor în creștere pentru materiale de construcție, echipamente și forță de muncă, poate duce la depășirea bugetelor planificate și la dificultăți în menținerea profitabilității. De asemenea, necesitatea de a investi continuu în tehnologii noi și de a menține competitivitatea pe piață presupune investiții semnificative și riscuri tehnologice", a adăugat reprezentantul Eco Geodrum.



Metrorex: Fonduri nerambursabile de 600 milioane euro pentru investiții

Metrorex beneficiază de fonduri nerambursabile pentru investiții cu o valoare cumulată de 2,9 miliarde lei (circa 600 de milioane de euro) până în anul 2027, din care 1,8 miliarde lei din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și 1,1 miliarde lei din Programul Operațional Transport 2021-2027. Aceste finanțări vor sprijini construirea rețelei de transport cu metroul din București prin dezvoltarea de magistrale noi, precum M6 către Otopeni, dar

și extinderea magistralelor existente cu noi stații și modernizarea liniilor circulabile. În 2024, Metrorex beneficiază de un buget aprobat de circa 1,4 miliarde lei, din care aproximativ 729 milioane de lei sunt fonduri alocate investițiilor. Această sumă este stabilită pentru implementarea proiectelor programate a fi executate în anul 2024.

În acest moment, lungimea rețelei de metrou a municipiului București se întinde pe 78 de kilometri cale dublă de rulare, distribuiți pe cinci linii magistrale și 64 de stații, precum și 6 depouri.

În prezent, Metrorex are în derulare unul dintre cele mai importante proiecte pentru România, Magistrala 6, care va asigura legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional "Henri Coandă", de la Gara de Nord.

"M6 va avea un traseu de 14,2 km și va cuprinde 12 stații de metrou. Noua linie de metrou va deservi toți locuitorii capitalei, inclusiv navetiști, oameni de afaceri, turiști, îmbunătățind considerabil atât oportunitățile de muncă și călătorie, cât și mediul și calitatea vieții. La acest moment, se află în execuție două contracte, care vizează proiectarea și execuția structurilor de rezistență a stațiilor, galeriilor și tunelurilor în cadrul ambelor loturi ale proiectului, respectiv Lotul 1.1 ce cuprinde 6 stații pe segmentul 1 Mai - Tokyo și Lotul 1.2, cu celelalte stații, dintre Tokyo și Aeroportul Otopeni", a precizat Mariana Miclăuș, directorul general al Metrorex.

Investiții în modernizarea rețelei de metrou

În perioada următoare, Metrorex urmează a contracta finanțarea necesară realizării obiectivului "Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători cu metroul pe Magistrala 2. Berceni - Pipera. Cale de rulare și instalații pe interstații", cererea de finanțare în cadrul Programului Transport 2021-2027 fiind deja depusă pentru analiză la instituțiile abilitate. Proiectul are ca obiective principale creșterea vitezei circulației și a frecvenței de operare și reducerea duratei de deplasare cu metroul. De asemenea, Metrorex are în program proiecte noi de investiții în modernizarea rețelei existente de transport subteran. Unul dintre acestea vizează integrarea sistemului de control acces al Magistralei 4 (Racord 1 - Nicolae Grigorescu 2 - Anghel Saligny și Racord 2 - Gara de Nord 2 - Străulești) cu Magistralele 1, 2, 3 și TL. Proiectul se află pe circuitul de aprobare a indicatorilor tehnico-economici prin hotărâre de guvern. Lucrările vor fi executate la 12 stații de metrou, situate pe cele două racorduri ale Magistralei 4 de metrou - Racordul 1 cu stațiile Nicolae Grigorescu 2, 1 Decembrie, Nicolae Teclu și Anghel Saligny, și respectiv Racordul 2 cu stațiile Gara de Nord 2, Basarab 2, Grivița, 1 Mai, Jiului, Parc Bazilescu, Laminorului și Străulești.

"Proiectul vizează integrarea sistemului de control acces al Magistralei 4 Magistralele 1, 2 și 3 și TL pentru realizarea unei exploatare funcționale unitare. Vor fi executate lucrări de modernizare și compatibilizare privind condițiile de acces, utilizarea suporturilor moderne pentru titlurile de călătorie, funcționarea unitară a sistemului de control acces pe întreaga rețea de metrou și simplificarea interacțiunii cu călătorii", a explicat Mariana Miclăuș.

Un alt proiect aflat pe lista de investiții a Metrorex vizează dezvoltarea Magistralei 7: Voluntari - Bragadiru. Secțiunea Piata Unirii - Bragadiru este prevăzută în Strategia de dezvoltare a metroului din București 2016-2023 a Metrorex și în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport (2021-2030), aprobat prin HG nr. 1312/2021. De asemenea, în același Plan este inclus și proiectul noii Magistrale 8 - Semi-inelul Sud Crângași - Dristor 2.

Obiectivele Metrorex în 2024

Printre obiectivele aflate în strategia Metrorex pentru anul 2024 se numără:

- creșterea fiabilității materialului rulant de metrou și a elementelor de infrastructură, a securității și confortului călătorilor, precum și reducerea costurilor, prin dotarea întregii rețele cu trenuri și echipamente noi realizate după tehnologii de ultimă generație;
- menținerea în parametri de exploatare a infrastructurii metroului (stații, tunele, cale de rulare, lifțuri, escalatoare, instalații);
- corelarea graficelor de circulație cu cerințele, micșorarea intervalului de urmărire între trenuri;
- îmbunătățirea continuă a calității serviciului de transport prestat prin asigurarea unor condiții îmbunătățite de ambient, de curățenie, de securitate, de comportament al personalului, în stații, pasaje, trenuri etc.;
- finalizarea lucrărilor pe Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor din Magistrala 5;
- creșterea veniturilor proprii ale societății din activitatea curentă de transport călători cu metroul, precum și din alte activități conexe activității de transport (proiecte speciale, filmări etc.). În 2023, cifra de afaceri realizată de Metrorex a depășit un miliard de lei;
- finalizarea documentației de atribuire și inițierea procedurii de achiziție a pachetului 2 de Proiectare și execuție lucrări de arhitectură, cale de rulare, instalații electromecanice și de curenți slabi (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni);
- încadrarea în limitele indicatorilor de performanță stabiliți prin contractul de servicii publice încheiat de Metrorex SA cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.



Dr. ing. Petre Ene, director general adjunct, Consitrans: "Pe termen scurt și mediu, investițiile în infrastructură din România vor continua să fie alimentate puternic de fondurile guvernamentale și de finanțările europene. Guvernul României și-a exprimat angajamentul de a direcționa resurse

semnificative către modernizarea infrastructurii naționale, în special în domeniile transportului, energiei și comunicațiilor. În acest context, se preconizează că bugetele naționale alocate pentru proiectele majore de infrastructură vor rămâne stabile sau vor crește, în special datorită necesității de a îmbunătăți rețelele rutiere și feroviare, esențiale pentru conectivitatea internă și externă. Pentru Consitrans, aceste investiții reprezintă oportunități considerabile de a se implica în proiecte strategice de mare amploare, consolidându-și astfel prezența și expertiza în sectorul infrastructurii. Pe măsură ce digitalizarea și noile tehnologii devin standarde în industria construcțiilor, aceste tendințe globale vor influența semnificativ viitoarele proiecte și strategii ale Consitrans. Digitalizarea, în special prin utilizarea soluțiilor de tip BIM (Building Information Modeling), va transforma modul în care sunt gestionate proiectele de infrastructură, permițând o mai bună coordonare între echipe, reducerea erorilor și optimizarea resurselor. De asemenea, utilizarea avansată a datelor va juca un rol crucial, oferind insight-uri valoroase pentru luarea deciziilor și pentru îmbunătățirea eficienței operaționale. Inovațiile tehnologice, cum ar fi automatizarea și utilizarea inteligenței artificiale, vor continua să modeleze viitorul industriei. Consitrans se va concentra pe integrarea acestor tehnologii în procesele sale, ceea ce va permite companiei să ofere soluții de infrastructură mai rapide, mai precise și mai eficiente. Implementarea unor tehnologii avansate de construcție și monitorizare va ajuta la reducerea costurilor și a timpilor de execuție, asigurând totodată un nivel înalt de calitate și siguranță. Într-o lume din ce în ce mai preocupată de schimbările climatice și de protecția mediului, sustenabilitatea a devenit un pilon central al dezvoltării infrastructurii. Consitrans recunoaște importanța acestui aspect și își propune să fie în avangarda tranziției către o infrastructură mai verde și mai durabilă. Proiectele verzi, cum ar fi drumurile ecologice, infrastructura pentru vehicule electrice și clădirile cu consum redus de energie, vor juca un rol crucial în strategia companiei. În plus, Consitrans se va angaja în proiecte care pun accentul pe reducerea emisiilor de carbon și pe utilizarea resurselor regenerabile. Această orientare spre sustenabilitate nu doar că răspunde cerințelor legislației europene și naționale, dar contribuie și la creșterea competitivității companiei pe o piață tot mai orientată spre soluții ecologice.

În ciuda perspectivelor optimiste, industria infrastructurii se confruntă și cu o serie de provocări. Una dintre principalele dificultăți anticipate este creșterea costurilor materialelor de construcție, o problemă care a afectat sectorul global încă din anii precedenți. Prețurile volatile ale materiilor prime și lanțurile de aprovizionare perturbate pot genera întârzieri și depășiri de buget, afectând profitabilitatea proiectelor. De asemenea, problemele legate de forța de muncă, cum ar fi deficitul de specialiști calificați și migrația acestora către piețele externe, continuă să fie o provocare majoră. Consitrans va trebui să investească în atragerea și menținerea talentelor, precum și în formarea continuă a angajaților, pentru a face față acestor provocări. Pe de altă parte, noile programe de finanțare și parteneriatele strategice reprezintă

oportunități valoroase. Colaborările internaționale, participarea la consorții pentru proiecte mari și accesul la finanțări europene destinate inovației și sustenabilității vor permite companiei să se extindă și să se diversifice. Consitrans va trebui să rămână agilă și adaptabilă pentru a profita de aceste oportunități și pentru a naviga eficient în fața provocărilor. În concluzie, perspectiva pentru investițiile în infrastructură pe termen scurt și mediu este pozitivă, cu o serie de oportunități care pot fi valorificate printr-o strategie bine definită, focalizată pe inovație, sustenabilitate și dezvoltarea continuă a echipei. Consitrans este bine poziționată să continue să joace un rol esențial în transformarea peisajului infrastructurii din România, adaptându-se în același timp la dinamica unei industrii în plină evoluție".

Cristian Merișanu, directorul general al Almer

Proiect: "Compania românească de proiectare în construcții, cu sediul central în Craiova, a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de 2,4 milioane de lei, valoare pe care estimăm că o vom înregistra și la finalul acestui an. În primul semestru din 2024, am consemnat vânzări de 1,73 milioane de lei, dar acestea reprezintă o continuare a lucrărilor din 2023, cu o încetinire a ritmului de lucru prognozată către finalul anului în curs. În principiu, evoluțiile sunt constante și asigură o încărcare suficientă pentru personalul actual. Activitatea în prima jumătate a acestui a continuat normal, având în vedere numărul mare de proiecte cu termene foarte strânse, ca urmare în special a alegerilor locale, când fiecare beneficiar a dorit să înceapă lucrările cu o intensitate foarte mare în preajma scrutinului, intensitatea fiind la un nivel similar celui din anul trecut. Pentru următoarea perioadă, luăm în calcul o contractare a cererii, cauzată în principal de faptul că orientarea este către proiecte de infrastructură majoră, respectiv autostrăzi, spitale regionale și alte tipuri de investiții care implică societățile de profil de dimensiuni mari. În consecință, estimăm o scădere de 15%-20%. În ultima perioadă, am finalizat proiecte pentru infrastructura de îmbunătățiri funciare - irigații și finalizăm ultimele proiecte pe Programul Național «Anghel Saligny». Vor crește foarte mult investițiile în infrastructura mare în 2024, iar acest sector se va dezvolta puternic pe termen scurt și mediu. Însă această dezvoltare nu va fi utilă dacă va puncta doar ca impresie și dacă nu va fi completată cu o dezvoltare economică a părții private, cu o creștere demografică și o sporire a calității învățământului și sănătății. Dificultățile bugetare și inflația rezultă dintr-o ineficientă gestionare a resurselor. Este imposibil ca la nivelul actual de fonduri europene disponibile, împrumuturi la cele mai înalte cote și creșteri de taxe, deficitul bugetar al României să se adâncească. Finanțările europene sunt suficiente, dar sunt prost gestionate și sunt alocate fără analize reale, care să contribuie la rezolvarea problemelor de dezvoltare ale țării. Mai mult, impunerea de restricții nejustificate și creșterea gradului de fiscalizare determină o majorare nefirească a costurilor investițiilor. În ceea ce privește strict infrastructura, impedimentele care ar putea frâna absorbția fondurilor și dezvoltarea proiectelor este slaba capacitate administrativă a statului, ghidurile de finanțare destul de

complexe, cerințe excesive în documentații, lipsa de personal de specialitate, de personal muncitor și slaba gestionare a proiectelor. Acestea se adaugă la principalele provocări ale sectorului de construcții, dintre care menționăm deficitul de resursă umană, slaba calificare a acestora, colaborarea dificilă cu instituțiile statului și rigiditatea acestora în rezolvarea diverselor probleme. Procedurile de aprobare sunt destul de stufoase, iar peste toate acestea se suprapun lipsa de informare, deficitul de standardizare a cerințelor de avizare din partea emitenților de avize. În acest context, la nivelul companiei nu am formulat planuri de dezvoltare, având în vedere climatul nefavorabil al afacerilor. Contextul economic este destul de imprezvizibil, fiind caracterizat printr-o creștere a costurilor, generate de impunerea de noi taxe, costurile cu forța de muncă (eliminarea facilităților fiscale acordate companiilor de construcții). Ne așteptăm, așadar, la o scădere puternică a investițiilor în domeniul construcțiilor. În ceea ce ne privește, dorim doar o consolidare a afacerii la nivelul actual, iar obiectivul respectiv va fi atins printr-o abordare precaută și asumarea a cât mai puținor riscuri".

Dr. ing. Mihai Predescu, administratorul Integrated Road Solutions (IRS): "Compania IRS, specializată în furnizarea de servicii de proiectare, verificare tehnică și expertizare pentru lucrări de poduri, pasaje și viaducte, lucrează, în acest moment, la două proiecte importante: Autostrada de Centură București (Nord) - Lot 3, lucrare aproape finalizată, și la Autostrada Bacău - Pașcani, proiect în derulare,



cu termen de finalizare stabilit în 2025, conform contractului de execuție. La nivel de business, IRS a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de puțin peste două milioane de lei, iar pentru 2024 estimăm o creștere până la circa 3 milioane de lei, chiar dacă în primele șase luni ale anului în curs, încasările au fost similare celor din perioada corespunzătoare din 2023. Aș spune că avem același nivel de încărcare ca anul trecut și probabil așa va rămâne și pentru perioada următoare, până la sfârșitul lui 2024. Ce va fi în continuare este, după părerea mea, foarte dificil de preconizat, având în vedere situația geopolitică în care ne aflăm. Noi sperăm că se vor continua investițiile în infrastructură, având în vedere că ultimii ani au fost destul de buni pentru acest domeniu de activitate și cred că numai cine nu vrea să vadă nu vede cât de mult se construiește. Cred că după o perioadă de «secetă» destul de lungă, acest lucru este binevenit și sper să continue cât mai mult. Rețeaua de drumuri și autostrăzi a unei țări poate fi comparată cel mai

bine cu sistemul circulator sanguin: nu poți să ai o economie sănătoasă fără un sistem de drumuri și căi ferate foarte bine pus la punct. Și asta mai ales în vremuri în care viteza de reacție este esențială în orice afacere ne putem imagina. Eu nu pot decât să sper că, în ciuda impedimentelor, vor continua investițiile în infrastructură și sper că Uniunea Europeană să continue să finanțeze dezvoltarea și integrarea rețelei rutiere și feroviare din România cu cea din țările membre pentru că, nu-i așa, un lanț este la fel de puternic ca cea mai slabă verigă a sa. În plus, în acest moment, dacă există stabilitate în țară și încredere a investitorilor în această stabilitate, nu ar trebui ca nimic să înfrâneze această evoluție. Evident, există acest conflict chiar lângă granița noastră și ar putea fi un factor perturbator al încrederii, însă nu putem decât să sperăm că va fi liniște. În ceea ce privește provocările, aș zice că acestea sunt date de termenele de predare - care sunt scurte, dar încercăm să facem tot ce depinde de noi ca să le respectăm, pe cât posibil, dar și de implementarea noilor tehnologii de proiectare, cum ar fi BIM. Pot să spun că este destul de complicat să implementezi tehnologii noi când termenele de predare sunt scurte. Dar iarăși, facem ce putem ca să le rezolvăm pe toate. În tot acest context, trebuie să recunosc că la nivel de investiții și, respectiv, planuri de dezvoltare stăm oarecum diametral opus față de evoluția pieței. Noi ne ocupăm de proiectare pe segmentul de infrastructura rutieră, în particular poduri, pasaje, viaducte și tot ce ține de acestea. Ca investiții, cred că pe partea de proiectare suntem deosebit de bine

KOMATSU
Creating value together

Komatsu HB365LC-3

Reduce your carbon footprint and fuel consumption by 20% compared to a conventional excavator. With a total hybrid power of 235 kW / 315 HP these 36-tonnes-class hybrid excavators have logged millions of fuel-saving hours for our customers around the world. This 3rd generation Komatsu hybrid equipment helps you benefit from the most reliable and advanced technology in the industry today.

KUHN Romania

Strada Drumul Odaii nr. 14A, Otopeni / 021-352.21.64 / office@kuhn-romania.ro / www.kuhn-romania.ro

pregătiți cu software și hardware și vom continua să dezvoltăm acest lucru, în ton cu tendințele din domeniu. Din punct de vedere, însă, al planurilor de dezvoltare, deși am vrut să ne implicăm și în alte domenii (cum ar fi, de pildă, consolidările sau lucrările hidrotehnice), nu am fost niciodată suficient de hotărâți și/sau curajoși ca să luăm o astfel de decizie. Vom vedea, în funcție de cum evoluează lucrurile în domeniu, dacă vom merge pe această cale sau ne vom limita la ceea ce știm să facem cel mai bine".

Ing. Aurelian Grigorescu, directorul general al Best Consulting & Design (BCD): "În 2023, am realizat o cifră de afaceri de 2,4 milioane de lei și în prima jumătate a acestui an a fost depășit deja acest nivel, estimarea pentru anul 2024 fiind de dublare a vânzărilor și, implicit, a profitului, rulajul urmând a ajunge la circa 5 milioane de lei. Pentru perioada 2025-2030, mizăm pe o consolidare a activității, corelată cu evoluția investițiilor în infrastructură. Tipurile de servicii pe care compania noastră le prestează se referă, în principal, la elaborarea unor Studii de Fezabilitate/DALI, a Proiectelor Tehnice de Execuție, precum și asigurarea asistenței tehnice în perioada de implementare a lucrărilor. Proiectele la care participăm în prezent vizează, în special, infrastructura de transport, referindu-ne atât la cele din domeniul construcției de drumuri noi (autostrăzi/drumuri expres, centuri ocolitoare), cât și la cele de modernizare a unor drumuri existente (în special drumuri județene). Avem, de asemenea, în implementare un proiect de modernizare și extindere a capacității de operare a unui port. În general, evoluția investițiilor în infrastructură pare promițătoare în 2024 și, în continuare, pe termen scurt și mediu, având în vedere programele de investiții în infrastructură existente (în special Programul Transport 2021-2027), precum și cele două mari programe naționale, reprezentate de «Anghel Saligny» derulat de guvernul României, respectiv PNRR, derulat de Guvern, în parteneriat cu UE. La acestea se vor adăuga celelalte investiții implementate din fonduri proprii sau atrase de autoritățile publice locale care au în administrare infrastructura de transport locală. În viitorul apropiat, consider că fondurile atrase, în special cele din domeniul infrastructurii de transport, nu vor fi suficiente pentru eliminarea decalajelor pe care România le-a înregistrat de-a lungul timpului față de țările dezvoltate din vestul Europei, dar este un început promițător și vedem că lucrurile se mișcă. Proiectele aflate în derulare și cele promise în viitorul apropiat consider că vor putea fi duse la bun sfârșit, cu condiția să ne încadrăm în termenele asumate în cadrul programelor de finanțare. Bineînțeles că perioada electorală pe care o traversăm are un impact negativ asupra economiei României, în special din cauza măsurilor populiste prin care Guvernul contribuie la menținerea unui deficit bugetar accentuat și, implicit, a unei inflații ridicată, care ne afectează pe toți. În același timp, modificarea condițiilor de impozitare a microintreprinderilor, precum și eliminarea facilităților fiscale din domeniul construcțiilor deja afectează în mod negativ acest sector. În acest context, dar și ținând cont de specificul activității noastre, principalele investiții pe care intenționăm să le realizăm

pe termen scurt și mediu constau în achiziția unor aplicații software specializate, mai performante. Pe termen lung, pe cât posibil, dorim să ne păstrăm trendul crescător și stabil al afacerii, la fel ca până în prezent".

Andrei Tudor, directorul general al Eco Geodrum: "Compania, fondată în anul 2016 și specializată în servicii de proiectare, realizarea de studii geotehnice, de mediu, investigații geofizice și well permitting, a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de aproape 6,5 milioane de lei, în timp ce profitul net a ajuns la circa 870.000 de lei. Pentru 2024, estimăm o dublare valorică a vânzărilor, având în vedere evoluția până în acest moment, dar și perspectivele de dezvoltare existente pe piața de profil. În prima jumătate a acestui an, Eco Geodrum a înregistrat o creștere semnificativă a cifrei de afaceri și profitului în toate domeniile în care activează, vânzările fiind cu 51% peste nivelul din aceeași perioadă din 2023. Dinamica a fost susținută mai ales de extinderea portofoliului de proiecte. În prezent, asigurăm servicii aferente realizării studiului geotehnic, incluzând studiul geotehnic propriu-zis și servicii de proiectare, lucrări de consolidare, inclusiv liste de cantități și devizul pe obiect, fazele SF, PAC și PTE pentru completarea Studiului de fezabilitate și Proiectului Tehnic pentru autostrada Brașov - Făgăraș. De asemenea, participăm la elaborarea studiului de fezabilitate și de fezabilitate pentru drumul de legătură VO Brașov - DN1/Autostrada Ploiești Brașov/Autostrada Brașov-Făgăraș și pentru drumul de mare viteză Drobeta-Turnu Severin - Domașnea. Asigurăm, totodată, servicii de monitorizare a biodiversității și a factorilor de mediu pentru proiectarea și execuția autostrăzii Sibiu-Pitești, Secțiunea 4, Tigveni - Curtea de Argeș, dar și pentru modernizarea Liniei CF București Nord - Jilava Giurgiu Nord - Giurgiu nord Frontiera, Lot 1, ce vizează redeschiderea circulației feroviare pe podul peste râul Argeș, între Vidra și Comana. Realizăm măsurători seismice de refracție complexe prin două procedee - Seismica de Refracție Standard (SRS) și MASW (Multichannel Analysis of Surface Waves) pentru proiectarea structurilor aferente sectoarelor 1, 2, 3 și nodurilor rutiere 1 și 5 din cadrul proiectului de elaborare a Studiului de fezabilitate pentru drumul expres Bacău - Piatra Neamț. Menționăm că nu putem preciza toate proiectele aflate în derulare datorită acordului de confidențialitate încheiat cu beneficiarii. În ansamblu, evoluția activității companiei în prima jumătate a acestui an este semnificativă și suntem pe o pantă ascendentă din toate punctele de vedere. În ceea ce privește creșterea continuă, așteptăm ca trendul de ascendent să se mențină, având în vedere pipeline-ul de proiecte semnate și cererea crescută pentru servicii sustenabile și inovatoare. Referitor la dezvoltarea capacității operaționale, ne propunem să ne extindem echipa și investim în noi tehnologii, pentru a ne îmbunătăți eficiența și a răspunde cerințelor clienților. În planul parteneriatelor strategice, anticipăm încheierea unor colaborări strategice cu alte companii din sector pentru a ne consolida poziția pe piață și a dezvolta noi oportunități de afaceri. Pe termen lung (2025-2030), avem în plan

extinderea gamei de servicii și produse, inclusiv prin integrarea de noi tehnologii și abordări inovatoare, pentru a răspunde unui spectru mai larg de nevoi ale clienților. Aceste estimări sunt bazate pe analiza actuală a pieței și pe performanțele recente ale companiei. Desigur, ele pot varia în funcție de condițiile economice și de piață din perioada următoare".



Remus Ciocan, managerul general al Saint Via: "Offerim servicii complete de consultanță și elaborare proiecte pentru accesarea de fonduri nerambursabile atât europene, cât și guvernamentale, de la documentare și până la implementarea proiectelor. De asemenea, asigurăm și servicii de inginerie și consultanță tehnică. Cu o experiență de peste 13 ani în domeniu, Saint Via are în portofoliu peste 1.500 de proiecte implementate cu succes, pentru mai mult de 1.400 de clienți, și a ajuns la o cifră de afaceri anuală de 2,24 milioane de lei la finalul anului 2023. Pentru anul 2024 estimăm o creștere semnificativă a business-ului, care ar urma să ajungă la peste 3 milioane de lei. Cifrele pentru primul semestru al acestui an indică o creștere de 20% comparativ cu aceeași perioadă din 2023, datorită extinderii activităților de consultanță și noilor contracte semnate. Activitatea companiei în prima jumătate a anului 2024 a fost marcată, astfel, de o creștere moderată, în special datorită cererii mai mari pentru servicii de consultanță în accesarea fondurilor europene. Pentru următoarele șase luni, estimăm o continuare a trendului ascendent, cu accent pe atragerea de noi clienți și extinderea portofoliului de proiecte. În perspectivă (2025-2030), ne așteptăm la o consolidare a poziției pe piață și diversificarea serviciilor oferite, adaptate nevoilor pieței, precum și la creșterea numărului de angajați pentru a oferi servicii la cele mai înalte standarde. În continuare, pe termen scurt și mediu, Saint Via intenționează să investească în dezvoltarea competențelor echipei, implementarea unor tehnologii noi și extinderea portofoliului de servicii. Obiectivele pe termen lung includ consolidarea poziției pe piața de consultanță și inginerie, diversificarea surselor de finanțare și creșterea sustenabilă a cifrei de afaceri prin parteneriate strategice și inovare continuă. Printre principalele provocări se numără complexitatea procedurilor de accesare a fondurilor europene, fluctuațiile legislative și economice, precum și gestionarea eficientă a resurselor umane și financiare. De asemenea, menținerea unui nivel ridicat de competitivitate și adaptarea rapidă la schimbările pieței reprezintă aspecte critice pentru succesul pe termen lung".

ACADEMIA TEHNICĂ RAWLPLUG ROMÂNIA

CONTEXT

Centrul nostru de formare și testare vine în întâmpinarea obiectivelor Grupului, de a contribui activ la o lume construită mai bine și mai sigur, oferind cursuri de formare gratuite partenerilor.

OBIECTIV

La Rawlplug, excelența este un obiectiv permanent și suntem bucuroși să împărtășim experiența noastră cu industria construcțiilor din România. Beneficiind din plin de experiența internațională a brand-ului, de peste 100 de ani, ducem mai departe informația și cunoștințele acumulate. O direcție importantă pentru companie este promovarea și susținerea bunei înțelegeri tehnice a produselor și sistemelor, precum și punerea acestora în operă.

CUI SE ADRESEAZĂ?

Cursurile Academiei Rawlplug sunt concepute și personalizate pentru montatori, distribuitori, proiectanți, ingineri și pentru comunitatea academică. Workshop-urile și sesiunile de pregătire sunt coordonate de trainerii certificați ai companiei, cu o vastă experiență în industria construcțiilor. **Fiecare colaborator va beneficia de un program personalizat și adaptat, în funcție de specificul activității sale.**



15 MODULE SPECIALIZATE



400 MP DEDICAȚI SPAȚIILOR
DE PRACTICĂ ȘI TEORIE



TRAINERI ACREDITAȚI



ÎMBUNĂTĂȚIREA
COMPETENȚELOR TEHNICE



TESTAREA PRACTICĂ
A PRODUSELOR
ȘI SISTEMELOR



TESTAREA & UTILIZAREA
APLICAȚIILOR DE CALCUL:
BIM & EASY FIX DESIGN



TESTAREA, CALCULAREA
& OPTIMIZAREA
CONSUMULUI



STANDARDIZAREA MONTAJELOR
PRODUSELOR ȘI
SISTEMELOR RAWLPLUG



DIPLOMĂ DE PARTICIPARE

DE CE SĂ PARTICIP LA CURSURILE ACADEMIEI RAWLPLUG?

- ✓ O mai bună înțelegere a caracteristicilor produselor, diferențierea beneficiilor
- ✓ Alegerea produsului sau a soluției potrivite proiectului tău
- ✓ Tehnici corecte de utilizare și punere în operă
- ✓ Reducerea timpilor de execuție și eficientizarea costurilor
- ✓ Utilizarea și oferirea de soluții finale de top, agrementate, clienților tăi



Pentru înscrierea la cursurile Academiei Rawlplug, accesează link-ul de mai jos și completează formularul.



Michael M. Stanciu, președinte & CEO Search Corporation: "Apreciem continuarea programelor de investiții în infrastructura rutieră - un pol de dezvoltare economică atât de important pentru viitorul României. Țara are în continuare nevoie de investiții, mai ales în infrastructura de transport, iar noi, ca proiectanți, rămânem deschiși pentru noi proiecte în domeniul nostru de activitate. Vedem în momentul de față că sectorul construcțiilor în Europa a evoluat mult în ultima perioadă, cu siguranță și datorită programului UE de redresare și reziliență, multe dintre statele Europei investind în domeniul construcțiilor prin intermediul acestui plan. Din punct de vedere geopolitic, nu putem să nu amintim că situația de conflict de la granița României, un pericol evident la acest moment, poate constitui pentru noi și o oportunitate de dezvoltare economică în viitorul apropiat, în condițiile calmării acestei situații. Marile programe de finanțare au un impact deosebit în dezvoltarea economiei. Ele constituie cea mai concretă sursă de implementare a proiectelor, în general, dar desigur că acest lucru este valabil cu atât mai mult în domeniul infrastructurii rutiere, în condițiile unei capacități de absorbție pe măsură. Dar provocarea apare la faza de absorbție a acestor fonduri, capacitatea redusă putându-se transforma ușor într-un impediment. Da, sunt impedimente în domeniul nostru de activitate. Le-am resimțit și noi pe parcursul dezvoltării proiectelor de-a lungul ultimilor ani, iar în prezent dar și în viitorul apropiat aceste impedimente se transferă firmelor de construcții la faza de implementare a proiectelor. Într-o perioadă scurtă de timp, în piață s-au suprapus foarte multe proiecte. Pe de o parte acest lucru a fost benefic, dar pe de altă parte am avut mari probleme în a identifica personal de calitate disponibil și firme specializate pe activități de teren care să realizeze investigații geotehnice și arheologice. Aceste probleme au fost amplificate de un sistem de plată total dezavantajos, impus de CNAIR. Principalele plăți au fost efectuate după aprobarea proiectelor, firmele de proiectare fiind obligate astfel să finanțeze din propriile resurse realizarea proiectelor într-o perioadă de crize suprapuse. Odată finalizate numeroasele proiecte, acestea intră în faza de execuție, iar problemele se transferă constructorilor. Pentru absorbția fondurilor trebuie executate sute de kilometri de drumuri de mare viteză într-un timp foarte scurt. În această situație, firmele de construcții se confruntă deja cu problemele lipsei forței de muncă, în special a personalului calificat și a numărului de utilaje, respectiv, a materialelor de construcții insuficiente".

Károly Buzogány, directorul general al ING Service: "Compania de construcții ING Service, din Miercurea Ciuc, specializată în proiectarea și execuția de lucrări de infrastructură, a înregistrat o cifră de afaceri de circa 40 de milioane de lei în primele 6 luni ale acestui an, nivel sub cel realizat în aceeași perioadă din 2023. Pentru cea de a doua jumătate a anului în curs, estimăm un rulaj de circa 60 de milioane de lei, mizând, astfel, pe un business anual cumulat de aproximativ 100 de milioane de lei. ING Service a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de 120 de milioane de lei. Rezultatele mai slabe din această perioadă se datorează unui an dificil, marcat de

oprirea sau amânarea unor investiții publice la finalul anului trecut, pentru limitarea deficitului bugetar. De asemenea, o problemă permanentă este «jongleria» financiară a guvernelor care opresc plățile către finalul fiecărui an, începând de prin luna octombrie, tot pentru a «diminua» deficitul bugetar. În ceea ce privește infrastructura mare - drumuri expres, autostrăzi -, care beneficiază de finanțări europene, cred că în anii următori România va avea o dezvoltare spectaculoasă. Totuși, chiar și finanțările externe pot întârzia. De exemplu, sunt multiple licitații publicate în SEAP cu clauză suspensivă, semnarea contractelor respective fiind condiționată de obținerea finanțării. În această situație este de exemplu și proiectul centurii municipiului Mediaș. Pe lângă incertitudinile legate de finanțări, printre provocările din sectorul de construcții se mențin lipsa forței calificate de muncă, subevaluarea lucrărilor de către proiectanți și beneficiari, dar și menținerea criteriului bazat pe preț la licitații. Deși criteriul actual este reprezentat de cea mai avantajoasă ofertă din punct de vedere tehnico-economic, după acordarea termenului de garanție maxim de către toți participanții la procedură, se ajunge tot la prețul cel mai scăzut. De asemenea, tot în cazul proiectelor publice, lipsa de personal calificat a beneficiarilor, specializat în pregătirea și implementarea proiectelor, reprezintă o problemă majoră în derularea în termene și bugete a investițiilor. ING Service este o societate activă în domeniul construcțiilor începând din anul 2006, fiind specializată în execuția de construcții de drumuri, utilități publice, dar și industriale și civile. Pentru a deservi aceste linii de afaceri, compania a dezvoltat o infrastructură internă completă, care include extracția pietrișului, producția de piatră concasată, beton și asfalt, precum și un laborator propriu de analize și încercări în construcții. Societatea atrage tineri ingineri stagiași și oferă burse studenților CFDP în vederea dezvoltării zonei în care își desfășoară activitatea. În cei 18 de ani de activitate, ING Service a participat la peste 600 de proiecte, printre care se află construcția unităților de producție industriale, modernizarea de străzi, drumuri și poduri, precum și construcția rețelelor de apă și canalizare".

Lucian Haranguș, Sales and Retail Director OSCAR Downstream: "Industria construcțiilor rămâne dinamică și poate deveni un motor important de creștere economică pe termen mediu și lung. Marile proiecte naționale de infrastructură aflate în prezent în diverse faze de construcție generează o eferescență în acest domeniu atât pentru companiile care se ocupă efectiv de derularea acestora, cât și pe orizontală, pentru industria care susține prin diverse alte produse și servicii aceste proiecte. În acest moment, peste 500 din cele 2.500 de stații de incintă OSCAR - DIESELPoint pe care le deținem sunt instalate pe șantierele active din întreaga țară, precum Autostrada A0, Drumul Expres Pitești - Craiova, Autostrada A3 Târgu Mureș - Cluj-Napoca, și altele. În acest moment, proiecțiile noastre privind cererea de carburant pentru clienții de profil sunt peste volumul vânzărilor înregistrat la nivelul anului 2023. Aproximativ 95% din businessul nostru este generat de clienții B2B, iar ponderea volumelor este relativ egal distribuită între domeniile cheie - construcții,

transport, agricultură și industrie. Investim în digitalizare și inovație, pentru că ne preocupăm să oferim clienților produse de calitate și servicii eficiente. Pe lângă serviciile consacrate OSCAR Downstream pentru companiile de construcții (stațiile de incintă DIESELPoint, alimentarea în maximum 24 de ore de la înregistrarea comenzii, cardurile personalizate OSCAR), dezvoltăm și implementăm în permanență soluții tehnice noi, menite să îmbunătățească experiența clientului. În urmă cu doi ani, am implementat o modernizare de sistem pentru platforma de management al cardurilor de flotă OSCAR, care ajută clienții să gestioneze transparent și facil consumul. Noua platformă a venit și cu o nouă variantă de carduri personalizate OSCAR, configurate pe cea mai avansată tehnologie contactless - o tehnologie unică pe piața de profil, care asigură clienților un maximum de siguranță și securitate. Cardurile pot fi folosite în toate benzinăriile din rețeaua națională OSCAR Downstream (franciza RO și stațiile OSCAR Drive), precum și prin pachetul complex de servicii OSCAR DIESELPoint Plus - o platformă comună care îmbină avantajele stațiilor de incintă de 9.000 și 20.000 L cu beneficiile sistemului de carduri OSCAR. Recent, în colaborare cu Eurowag, am introdus și facilitatea de plată cu telefonul mobil (plată la pompă). Opțiunea poate fi folosită de șoferi în rețeaua OSCAR Drive, care numără 30 de unități distribuite strategic pe principalele rute comerciale din țară. Aceasta este o premieră pentru piața de B2B din România și se adaugă palmarelui nostru de inovație și pionierat în industria de profil. Odată cu lansarea noului nostru website, am introdus și opțiunea contractării online, prin completarea unui formular digital disponibil direct pe site-ul OSCAR."

Daniel Dragosin, Sales Manager la Skela Industries: "Skela Industries, producător de structuri metalice pentru construcții industriale, clădiri civile și infrastructură rutieră și feroviară, a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de 46,12 milioane de lei, în creștere cu 57,5% față de nivelul de 29,28 milioane de lei realizat în 2022. Pentru 2024, estimăm o evoluție de 15%-20%, având în vedere evoluția bună a cererii, mai ales a celei provenite din domeniul infrastructurii de transporturi. În primele 6 luni ale acestui an, afacerile companiei sunt cu 10% mai mari decât în aceeași perioadă din 2023. Circa 60% din vânzări sunt realizate în România, iar 40% pe piețele externe, atât în Uniunea Europeană, cât și în afara acesteia. La nivel național, avem o capacitate de producție de 6.000 de tone structuri metalice grele, pe an. În România, în 2023, dezvoltările din industria construcțiilor au fost susținute de absorbția fondurilor europene, în special pentru componenta lucrărilor ingineresti (infrastructură și construcții industriale). Prognoza de creștere a fost de circa 7%, conform CNSP. În UE, pe tot parcursul anului 2023, perspectivele economice și industriale s-au deteriorat, în special din cauza prețurilor energiei, cererii reduse, inflației și a creșterii ratei dobânzii de către Banca Centrală Europeană (BCE). Aceste condiții au afectat producția în sectoarele care utilizează oțel. Segmentul construcțiilor, care reprezintă 35% din



DUST MANAGEMENT

Controlează praful cu
noile noastre aspiratoare



consumul de oțel în UE, a fost singura excepție semnificativă, pe fondul contractării consumului în 2023, cu o rată accentuată de declin de 3%. În ceea ce privește estimările pentru perioada următoare, evoluția internă a pieței de construcții și structuri metalice va fi sprijinită cu precădere de investițiile în infrastructura de transport. Așa cum a comunicat CNAIR SA, România a devenit cel mai mare dezvoltator din UE în domeniul infrastructurii mari de transport rutier, cu 780 km contractați și cu alți peste 240 km aflați acum în licitație, ceea ce va conduce la o continuitate în domeniul lucrărilor de structuri metalice necesare. Aceeași tendință se regăsește și în lucrările de modernizare a infrastructurilor de căi ferate și portuare, unde, de asemenea, va fi un volum important de lucrări de structuri metalice. Și în zona construcțiilor de clădiri civile, prin programele de modernizare incluse în PNRR, lucrările de construcții metalice vor avea o creștere constantă. Sectorul industrial poate avea ca motor segmentul energiei, prin dezvoltarea de capacități de producție a energiei în cogenerare și nucleare, care vor include lucrări de structuri metalice semnificative. Pe plan extern, pentru 2024 este preconizată o scădere continuă a producției din sectoarele construcții, inginerie mecanică, produse electrocasnice, echipamente de producție și metalurgie. Declinul poate fi compensat, parțial, de o creștere continuă în industria auto, de apărare și energie verde. Această tendință se va reflecta în cererea redusă de oțel, dar și a lucrărilor de structuri metalice. Conform EUROFER, se preconizează că o revenire va începe moderat abia în 2025. În sectorul industrial și al energiei, modernizările unităților de producție pentru reducerea emisiilor de carbon crearea de produse «verzi» și obligativitatea de a construi clădiri certificate NZEB va genera o creștere a proiectelor și a lucrărilor de structuri metalice necesare. În acest context, avem în plan investiții în digitalizare, precum și în tehnologii, dispozitive și echipamente moderne pentru fabricarea structurilor metalice, care să ducă la creșterea cu 50% a capacităților și ridicarea nivelului de calitate a produsului final. Totodată, în contextul preocupărilor tot mai mari ale industriei oțelului pentru reducerea emisiilor și o producție «verde», care vor genera schimbări în lanțul de aprovizionare, creșteri de prețuri, modificări și adaptări ale proceselor și procedurilor, creșterea eficienței materialelor și reducerea consumului de energie, avem în plan adaptarea producției prin modificarea procedurilor de selecție a furnizorilor, digitalizarea proceselor, adaptarea tehnologiilor de execuție la noile exigențe din domeniu, precum și gestionarea și reciclarea deșeurilor. În ceea ce privește provocările din industria construcțiilor metalice, indicăm disponibilitatea forței de muncă specializată în producție și inginerie, creșterea continuă a prețurilor materiilor prime, asigurarea lanțului de aprovizionare și reducerea vulnerabilității acestuia, modificările legislative și fiscale cu impact direct în activitate, recesiunea și inflația, dar și integrarea noilor tehnologii, digitalizarea și AI. De asemenea, o provocare majoră este reprezentată de lipsa reglementărilor, care permite accesul pe piață al companiilor fără certificări sau insuficient calificate în sectorul

construcțiilor metalice. Problema este că aceste firme pot concura doar la prețuri mici, fără demonstrarea respectării standardelor de calitate și a cerințelor complete din standarde, normative și reglementării sectoriale. În acest context, considerăm necesară crearea unui registru cu companiile certificate și selecția producătorilor de încredere de către dezvoltatori, consultanți și antreprenori potriviți pentru lucrările lor structurale din oțel".



Marian Ruben, CEO al UTILBEN: "În 2023, piața de utilaje de construcții din țara noastră a atins valoarea de aproximativ 1,2 miliarde de euro. Din acest total, aproximativ 700 de milioane de euro au fost vânzări de echipamente noi de construcții. Dacă ne uităm la aceste statistici, constatăm că piața de utilaje din România a cunoscut în 2023 o evoluție spectaculoasă față de anul precedent, respectiv de 35%. Această creștere are la bază investițiile masive care s-au făcut pentru dezvoltarea infrastructurii prin finanțările obținute din fonduri europene. Din păcate, veștile bune se opresc aici. În primele 6 luni ale lui 2024, piața de utilaje de construcții din țara noastră a înregistrat un declin de 10% față de aceeași perioadă a anului trecut. Motivul este legat de un cerc vicios de întârzieri. Este o lipsă de lichidități în piață, cauzată de amânarea plăților de către antreprenorii generali, care nu primesc la rândul lor banii la termen. Chiar dacă sunt proiecte de construcții în desfășurare și există cerere pentru altele noi, provocarea majoră ține de cash flow. Perspectivele pe termen lung pentru industria construcțiilor rămân însă pozitive, în pofida scăderii vânzărilor de utilaje de anul acesta. Optimismul meu se fondează pe contextul geopolitic ce încurajează investițiile și pe proiectele majore de infrastructură prezente și viitoare. Ca tendințe, observăm că tot mai mulți clienți se îndreaptă către închirierea de utilaje în detrimentul achiziției. Marele avantaj aici este că poți beneficia de echipamente de ultimă generație fără să fie nevoie să cheltui sume mari de bani. În plus, folosești un utilaj atâta timp cât ai nevoie, așa că elimini costurile de întreținere și cele cu mentenanța. Se estimează că piața de închiriere de utilaje va lua avânt serios în următorii ani, deoarece clienții vor alege să plătească doar pentru perioada în care utilajele lucrează efectiv și, astfel, își vor reduce costurile operaționale. O altă tendință la nivel mondial, dar mai puțin în România, este orientarea către utilaje electrice. Clienții din România sunt reticenți când vine vorba să facă tranziția de la motorizarea diesel la alimentarea cu electricitate, mai ales din cauza temerilor legate de autonomia bateriei, necesitatea unor puncte de încărcare în

proximitate și, desigur, rezistența la schimbare. Digitalizarea, automatizarea utilajelor și integrarea inteligenței artificiale sunt preocupări care nu mai țin de viitor și își fac deja loc în cotidian. Operatorii își doresc să depună mai puțin efort, iar constructorii caută o mai mare productivitate, așa că cea mai la îndemână soluție la aceste nevoi este tehnologia. Un exemplu elocvent este Leica Geosystems, care le oferă clienților săi sisteme de ghidare, de semiautomatizare și de automatizare a utilajelor de construcții. Principalele beneficii ale folosirii tehnologiei Leica Geosystems sunt reducerea costurilor operaționale, creșterea productivității și îmbunătățirea acurateței în execuție. În ceea ce privește activitatea UTILBEN, în 2023, grupul nostru a înregistrat o cifră de afaceri de 28 milioane de euro, ceea ce a reprezentat o creștere cu 26% față de anul precedent. Această evoluție se datorează, în principal, vânzărilor de utilaje și atașamente de construcții, două linii de business care au înregistrat o creștere cu 52% față de 2022. Grupul UTILBEN se află între liderii industriei de utilaje agricole și de construcții din România datorită unui ecosistem unic de produse, servicii și tehnologie, care are rolul de a le oferi clienților cea mai bună experiență din industrie. În prima jumătate a lui 2024, am înregistrat o scădere a tranzacțiilor de utilaje de construcții cu 10% față de aceeași perioadă a anului precedent, ceea ce a reprezentat o ajustare a pieței după un an record în materie de vânzări. În schimb, activitatea de service a cunoscut o creștere cu 30%, iar vânzările de piese de schimb au fost cu 17% mai mari față de perioada similară a anului anterior. Ca urmare a acestor rezultate, ne-am adaptat strategia de business și ne-am concentrat mai mult pe zonele de service și piese, pentru a echilibra situația. Compania UTILBEN este în plin proces de extindere la nivel național, cu accent pe dezvoltarea sucursalelor din Cluj, București și Iași. Am înființat UTILBEN acum 18 ani și ne-am consolidat poziția de furnizor de încredere. Planul nostru pe termen lung este să ne extindem nu doar la nivel național, ci și internațional. Vizăm, în special, Orientul Mijlociu, nordul Africii și Asia Centrală. În ceea ce privește viitorul apropiat, ne propunem să deschidem filiale UTILBEN în Timișoara și Craiova până în anul 2026. Până în anul 2029, vrem să deschidem filiale în Ucraina, Bulgaria, Moldova și Serbia. Totodată, ne propunem să avem sedii dedicate pentru divizia agricolă UTILBEN, cu showroom-uri, service și stocuri de piese de schimb. Pe lângă atragerea în portofoliul propriu a unor brand-uri de renume mondial - ceea ce reprezintă o preocupare constantă pentru noi -, ne dorim să urmărim noi direcții de business. De la înființarea liniilor de business de utilaje municipale, de reciclare și miniere, până la crearea unei școli de operatori de utilaje și înființarea departamentului UTILBEN Finance.

Până în anul 2031, planul este să lansăm produse sub brand propriu, să avem sedii în afara României și să creăm o rețea de magazine de piese și atașamente. Nu în ultimul rând, ne dorim să achiziționăm alte companii și să listăm Grupul UTILBEN la Bursa de Valori București".

Elena MITEA

isomat

building quality

for a sustainable future

SISTEME DE HIDROIZOLARE POLIURETANICE COMPLETE

PODUL DE LA BRĂILA ROMÂNIA

W3

25 years
expected
working life

EAD 030350-00-0402



Vizitați pagina
noastră de internet:
www.isomat.ro



Conflictele armate retrasează rutele comerciale și generează oportunități



Având în vedere calitatea României de stat membru al UE, precum și contextul internațional în care mobilitatea persoanelor și a mărfurilor este în continuă ascensiune, transportul nu mai poate fi analizat într-un context separat, ci este necesară o abordare mult mai complexă, determinată de integrarea în spațiul unic european. Prin politicile adoptate, UE și-a propus ca, până în 2030, să conecteze Europa, prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport durabile și sustenabile, prin rețele de autostrăzi, căi ferate și navigabile. Scopul acestuia este de a îmbunătăți legăturile dintre rețelele naționale de transport, de-a lungul coridoarelor europene de pe rețeaua transeuropeană de transport, asigurându-se astfel fluidizarea deplasării cetățenilor și a mărfurilor în cadrul Uniunii. Complementar acestora este și transportul aeroportuar, care a luat amploare în ultimii ani pe teritoriul României, mai ales după începutul conflictului armat din Ucraina. Peste toate acestea, intrarea țării noastre în spațiul Schengen cu teritoriul aerian și maritim creează noi oportunități de dezvoltare pentru ambele tipuri de infrastructuri.

Armed conflicts set back trade routes and generate opportunities

Considering Romania's status as an EU member state, as well as the international context in which the mobility of people and goods is constantly on the rise, transportation can no longer be analyzed in a separate context, but a much more complex approach is required, determined by integration into the European space. Through the adopted policies, the EU plans to connect Europe by 2030, by developing a durable and sustainable transports infrastructure, through networks of highways, railways and waterways. Its purpose is to improve the links between national transport networks, along the European corridors on the trans-European transport network, thus ensuring the fluidity of the movement of citizens and goods within the Union. Complementary to them is also the airport transport, which has grown in recent years on Romanian territory, especially after the beginning of the armed conflict in Ukraine. Above all, Romanian's access into the Schengen space with air and maritime territory creates new development opportunities for both types of infrastructure. Sea and air transport are essential to global trade, each with distinct advantages. Shipping is the most efficient way to move large volumes of goods over long distances and is vital to the economy as it ensures the supply of goods at low cost. According to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), presented in an analysis by Gebrüder Weiss, more than 80% of the volume of international trade in goods is transported by sea, and the percentage is even higher for most developing countries. In contrast, air freight is preferred for high-value goods that require fast delivery. According to the International Air Transport Association (IATA), although air transportation covers only 1% of global trade by volume, it constitutes over 35% of global trade by value. This mode of transportation is essential for industries such as technology and pharmaceuticals, where delivery time is critical.



Transportul maritim și cel aerian sunt esențiale pentru comerțul global, fiecare având avantaje distincte. Transportul maritim este cel mai eficient mod de a muta volume mari de mărfuri pe distanțe lungi, fiind vital pentru economie, deoarece asigură aprovizionarea cu bunuri la costuri reduse. Potrivit Conferinței Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD), prezentate într-o analiză realizată de Gebrüder Weiss, peste 80% din volumul comerțului internațional de bunuri este transportat pe mare, iar procentul este și mai mare pentru majoritatea țărilor în curs de dezvoltare. În schimb, transportul aerian este preferat pentru mărfurile cu valoare ridicată și care necesită livrare rapidă. Conform Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA), deși transportul aerian acoperă doar 1% din comerțul global ca volum, acesta constituie peste 35% din comerțul global ca valoare. Această modalitate de transport este esențială pentru industrie precum cele tehnologice și farmaceutice, unde timpul de livrare este critic.

Pandemia de Covid-19 a avut un impact profund asupra ambelor tipuri de transport, punând la încercare capacitatea acestora de a se reinventa. În timpul primelor luni ale pandemiei, transportul maritim a fost afectat de blocajele portuare și de reducerea capacităților de operare.

Într-o perioadă marcată de perturbări majore, cu impact semnificativ asupra lanțurilor globale de aprovizionare, industria de transport și logistică a demonstrat o capacitate remarcabilă de adaptare și reziliență. Potrivit specialiștilor de la Gebrüder Weiss, ultimii 5 ani au demonstrat nu doar capacitatea remarcabilă de adaptare a industriei de transport și logistică, ci și importanța colaborării între diferitele modalități de transport. În fața unor evenimente neprevăzute, sinergia eficientă între transportul maritim și cel aerian sau terestru a permis o redresare rapidă și eficace, asigurând continuarea fluxurilor de comerț fără întreruperi majore.

Conform unui raport al McKinsey & Company din vara anului 2021, cererea globală pentru transportul

maritim a crescut cu doar 5% în perioada pandemiei, însă costul transportului unui container din China în Europa s-a majorat de șase ori față de începutul anului 2019.

Comerțul maritim global a scăzut cu 3,8% în 2020, dar a revenit pe creștere în anul următor, cu un avans de peste 3%, potrivit UNCTAD. Perturbarea inițială a fost caracterizată de închideri de porturi, ore de lucru reduse și întâzieri semnificative, care au afectat funcționarea lină a lanțurilor globale de aprovizionare. Pandemia a evidențiat provocări critice, cum ar fi lipsa echipamentelor, constrângerile de forță de muncă și volatilitatea cererii, ceea ce a dus la o reevaluare a strategiilor de către transportatorii maritimi și de către porturi.

În schimb, transportul aerian a cunoscut o creștere semnificativă, deoarece mărfurile esențiale și echipamentele medicale au fost prioritizate pentru transportul rapid. Conform datelor Statista, industria transportului aerian de mărfuri s-a majorat de la circa 100 de miliarde de dolari în 2019 la 129 de miliarde de dolari în anul următor, pentru că în 2021 să ajungă la 175 miliarde de dolari. Criza semiconductorilor, accentuată de pandemia de Covid-19, a tensionat și mai mult lanțurile globale de aprovizionare. Au fost afectate diverse industrii, de la cea auto până la cea electronică, cauzând întâzieri semnificative în producție și crescând cererea pentru transport aerian rapid pentru expedierea componentelor esențiale.

Impactul blocării Canalului Suez și a secetei din Canalul Panama

Blocarea Canalului Suez în martie 2021 a avut un impact semnificativ asupra transportului maritim și aerian, având în vedere că acesta gestionează 12% din comerțul mondial total al mărfurilor și 30% din volumul mondial de containere de transport maritim, potrivit World Economic Forum. Canalul Suez a fost blocat timp de șase zile de nava Ever Given, incidentul afectând peste 430 de nave. Astfel,

multe companii au fost nevoite să redirecționeze volumele pe rute mai lungi, cum ar fi ocolirea Africii prin Capul Bunei Speranțe. Iar anumite mărfuri urgente au fost redirecționate către transportul aerian, ceea ce a dus la o creștere temporară a cererii pentru acest tip de transport, dar a antrenat și majorări semnificative ale costurilor.

"Blocarea Canalului Suez, care a generat pierderi estimate la peste 50 de miliarde de dolari, a fost un apel de trezire pentru multe companii cu privire la dependența lor de anumite rute maritime. Flexibilitatea în alegerea alternativelor de transport a devenit esențială", spune Adelina Anghel, Area Manager East, Air & Sea Europe în cadrul Gebrüder Weiss România.

Seceta severă din Panama a avut, de asemenea, un impact major asupra transportului maritim de marfă, cu ecouri la nivel global. Autoritățile au redus numărul de nave care tranzitează canalul, ca urmare a nivelului scăzut al apei din lacul Gatún, esențial pentru funcționarea Canalului Panama. Astfel, au fost generate cozi de așteptare de zile și chiar săptămâni pentru navele comerciale. Potrivit estimărilor McKinsey, 2,5% din comerțul maritim global tranzitează ecluzele Canalului Panama într-un an obișnuit. Restricțiile impuse de Autoritatea Canalului Panama asupra adâncimii de pescaj au determinat navele să transporte încărcături mai mici, reducând capacitatea de transport cu până la 40%. În plus, navele au modificat rutele de transport, prin Capul Bunei Speranțe sau Strâmtoarea Magellan, adăugând aproximativ două săptămâni la timpul de livrare și majorând costurile operaționale.

Contextul geopolitic stabilește noi rute pentru transportul comercial

Războiul din Ucraina a avut un impact profund asupra transportului maritim de marfă, prin închiderea porturilor ucrainene și impunerea de sancțiuni asupra Rusiei. Aceste măsuri au afectat rutele comerciale tradiționale, generând redirecționarea mărfurilor prin porturi alternative din Polonia, România și alte țări vecine. Ca rezultat, au apărut întârzieri semnificative, costuri de transport crescute și blocaje la granițele europene, afectând negativ competitivitatea mărfurilor ucrainene pe piețele internaționale. În plus, creșterea prețurilor la combustibili și riscurile de securitate au agravat aceste probleme, provocând o volatilitate sporită în tarifele de transport maritim și complicând și mai mult lanțurile globale de aprovizionare. Războiul din Ucraina a pus presiune inclusiv pe portul Constanța. Pe fondul situației geopolitice din zonă, Ucraina nu a mai fost o alternativă fezabilă pentru transport, pentru anumite categorii de bunuri. Drept urmare, companiile au fost nevoite să-și ajusteze traseele și să se adapteze la schimbări importante.

"Deoarece Portul Odessa nu a mai putut fi folosit pentru traficul de marfă, navele care ar fi descărcat acolo au fost direcționate spre Constanța, provocând aglomerări semnificative. Autoritățile portuare din Constanța s-au străduit să gestioneze eficient această supraîncărcare, dar nu au reușit să evite întârzierile în descărcarea și livrarea mărfurilor către clienți. Prin urmare, companiile de transport

au fost obligate să identifice rute și strategii alternative pentru a răspunde creșterii cererii. În plus, portul Constanța a devenit un nod crucial pentru distribuția mărfurilor venite din Ucraina, ceea ce a intensificat congestia în zonă", a precizat Adelina Anghel.

Astfel, potrivit datelor Companiei Naționale "Administrației Porturilor Maritime Constanța" (CNAPM), după un avans de 12% în 2022, la 75,5 milioane de tone, traficul total din port a înregistrat anul trecut o creștere de 22%, până la 92,7 milioane de tone.

Pe segmentul de transport aerian, conflictul ruso-ucrainean a determinat o scădere generală a cererii, din cauza necesității de a folosi rute mai lungi și mai costisitoare, care au generat creșterea costurilor operaționale și a tarifelor de transport. Multe companii au suspendat livrările către și dinspre Rusia și Ucraina, reducând astfel cererea generală.

Un fenomen amplificat de acest context este cel prin care marile afaceri își relochează sau extind operațiunile în Europa de Est, denumit nearshoring și reshoring. În ultimii ani, investițiile străine directe în fabrici apropiate de Europa de Vest au crescut considerabil. Între 2022 și 2023, s-au înregistrat creșteri de peste 82 miliarde de dolari pentru proiecte de producție în 15 destinații de nearshoring din Europa Centrală și de Est, dar și din Africa de Nord.

În acest context, Portul Constanța devine un hub de importanță strategică, contribuind la eficiența transportului afectat de creșterea prețurilor la combustibili și de restricțiile logistice generate de conflictele regionale. Portul răspunde astfel la nevoia crescută de infrastructură logistică, devenind un element central în dinamica de nearshoring și reshoring, facilitând tranzitul eficient al mărfurilor în și dinspre Europa de Est.

Peste toate acestea, războiul din Gaza și conflictele din regiunea Mării Roșii, inclusiv atacurile asupra navelor comerciale de către rebelii Houthi din Yemen, au impus redirecționarea multor rute maritime. Companiile de transport maritim au evitat Canalul Suez și Marea Rosie, alegând în schimb să navigheze în jurul Capului Bunei Speranțe, ceea ce a prelungit călătoriile cu 10-14 zile și a crescut semnificativ costurile de transport. În acest context, transportul aerian de marfă a cunoscut o creștere semnificativă a cererii, deoarece companiile au căutat alternative rapide și sigure la transportul maritim. Potrivit IATA, în aprilie 2024 traficul aerian cargo a crescut cu 11,6% comparativ cu aceeași lună a anului trecut, susținut de toate regiunile și principalele rute comerciale. Companiile aeriene din Asia-Pacific și Europa au înregistrat cele mai mari rate de creștere, punând capăt a 7 luni consecutive în care transportatorii din Orientul Mijlociu au dominat expansiunile anuale ale regiunii.

Estimări optimiste privind transportul de mărfuri, în acest an

Potrivit Gebrüder Weiss România, cererea pentru servicii de transport maritim containerizat a raportat anul trecut o creștere de 1%-2% și ar putea înregistra un avans de 5%-6% în acest an. Totodată, compania

se așteaptă la un avans cu aproximativ 2% al cererii de transport aerian cargo în 2024, în contextul creșterii economice globale, precum și la o majorare cu aproximativ 4% a ofertei de servicii de profil, datorită noilor disponibilități din piața de transport. "În contextul evenimentelor din ultimii ani, companiile de logistică și transport trebuie să fie flexibile și să se reorienteze rapid. Când transportul maritim se confruntă cu dificultăți, transportul aerian, rutier sau intermodal devin soluția imediată pentru a menține lanțurile de aprovizionare funcționale, și invers. Această adaptabilitate este esențială nu doar pentru a face față perturbărilor temporare, ci și pentru a menține competitivitatea într-un peisaj global de afaceri în continuă schimbare. Capacitatea de a schimba rapid între diferite moduri de transport permite companiilor să răspundă prompt la modificările cererii și ofertei, asigurând livrarea bunurilor într-un mod eficient și rentabil", a precizat Adelina Anghel.



Portul Constanța funcționează sub potențial: sunt necesare investiții majore

Potrivit unui audit realizat de Curtea de Conturi a României privind performanța Portului Constanța în perioada 2016-2022, demersurile întreprinse la nivelul României nu au fost eficiente pentru promovarea unor modalități de transport mai eficiente și mai sustenabile, cum ar fi transportul naval, în concordanță cu obiectivele UE privind dezvoltarea durabilă a sectorului european al transporturilor. Promovarea unor modalități de transport eficiente și sustenabile, cum ar fi transportul maritim, feroviar și pe căi navigabile interioare, în locul transportului rutier, ar putea contribui la scăderea nivelului de poluare. De asemenea, recurgerea la aceste modalități de transport sustenabile ar conduce la reducerea costurilor cauzate de congestionarea traficului rutier, precum și la diminuarea numărului de accidente rutiere.

Din punct de vedere al performanței de mediu, transportul maritim este cel mai competitiv în comparație cu celelalte moduri de transport. Cu toate acestea, în UE transportul rutier deține ponderea cea mai mare. Această tendință se menține și în România. Contrar obiectivelor politicii comunitare în domeniul transporturilor, evoluția transporturilor de mărfuri în România, pe moduri de transport, indică o dezvoltare mai accentuată a transportului rutier comparativ cu cea a transportului maritim, feroviar și pe căi navigabile interioare. Situația a fost posibilă și ca urmare a inexistenței unei strategii naționale de dezvoltare a transporturilor navale în România.

"Lipsa unei strategii coerente în domeniul naval, care să țină cont de starea actuală și de nevoile cu care se confruntă sectorul naval din România, precum și de evoluțiile privind cererea de trafic la nivel național și regional, constituie o amenințare la adresa realizării obiectivului de valorificare a potențialului pe care România îl are în acest domeniu, dar și a obiectivului privind dezvoltarea durabilă a sectorului transporturilor", notează Curtea de Conturi.

În scopul sprijinirii procesului decizional privind dezvoltarea durabilă a transportului naval în România, pentru atragerea fluxurilor de marfă pe căile navigabile și prin porturile românești, precum și dezvoltarea durabilă a zonei de influență a porturilor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) a identificat necesitatea elaborării unei strategii de dezvoltare a transporturilor navale în România. Obiectivul privind "Adoptarea Strategiei privind transportul naval" a fost inclus ca jalon în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) la secțiunea Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră/Decarbonizarea rutieră în conformitate cu principiul "poluatorul plătește". Strategia ar urma să fie însoțită de un Plan de Acțiuni și de un Ghid de prioritarizare a investițiilor, care vor constitui fundamentul deciziilor de finanțare a acestui sector în viitor, cu identificarea clară a responsabililor, a proiectelor și a surselor de finanțare utilizate în atingerea obiectivelor stabilite. Această strategie trebuie să includă, printre altele, o analiză a situației actuale a căilor navigabile și a porturilor românești în ceea ce privește infrastructura, precum și o analiză a tendințelor viitoare și a scenariilor pentru 2027, 2030, 2035 și 2050. Analiza se va concentra asupra modalităților de îmbunătățire a performanței de mediu a navelor și a porturilor, ținând seama de cerințele aplicabile la nivelul UE. De asemenea, strategia trebuie să includă propuneri de modificare a cadrului juridic și instituțional cu privire la modul de gestionare a infrastructurii de transport naval, cu următoarele obiective: integrarea transportului naval cu alte moduri de transport, pregătirea planurilor de dezvoltare a porturilor intermodale și creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% în perioada 2022-2026.

Conform Programului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, strategia ar fi trebuit să fie aprobată de Guvern până la sfârșitul trimestrului al doilea al anului 2023. De asemenea, odată cu aprobarea acesteia, MTI urma să întreprindă demersurile pentru corelarea concluziilor acestei strategii cu prevederile Programului Investițional menționat. "Demersurile MTI nu au fost însă eficiente pentru realizarea acestui obiectiv cu încadrarea în termenul prevăzut, la data auditului strategia nefiind încă finalizată", precizează auditul Curții de Conturi.

Conform raportului, din cele 19 proiecte de investiții prevăzute în planul de investiții al portului, în valoare totală estimată de peste 726 milioane de euro, inclusiv TVA, în perioada 2016-2022 au fost finalizate două proiecte, în anul 2021. La sfârșitul perioadei auditate (anul 2022), două proiecte se aflau în implementare, din care unul a fost finalizat în septembrie 2023 și celălalt se află în continuare, în

derulare. De asemenea, trei proiecte se aflau în faza de pregătire.

Pentru perioada următoare, prin Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, au fost prioritarizate proiecte de investiții privind dezvoltarea și modernizarea Portului Constanța (zona Constanța, Midia și Mangalia).

Ca țintă de atins până în anul 2030, CNAPM și-a propus să își mărească de patru ori volumul mărfurilor procesate, comparativ cu anul 2019, ajungând la 200 de milioane de tone de marfă operată. La nivelul anului 2019, volumul de marfă operată a fost de 66,6 milioane de tone, reprezentând 66,6% din capacitatea maximă de operare a Portului Constanța.



MTI anunță investiții de 1,5 miliarde de euro în infrastructura Portului Constanța

În contextul necesității de dezvoltare și eficientizare a transportului maritim, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a anunțat investiții de 1,5 miliarde euro în Portul Constanța și în infrastructura feroviară din apropierea acestui obiectiv. Potrivit ministrului transporturilor, Sorin Grindeanu, din totalul de 1,5 miliarde euro, suma 500 de milioane de euro va fi alocată pentru investiții în interiorul Portului Constanța în vederea modernizării drumurilor interne, a creșterii capacității de transport mărfuri, în vederea dragării unor zone pentru a permite accesul unor nave și în infrastructura de apă, canalizare și energie electrică.

"Una din nemulțumirile pe care le-am avut a fost legată de accesarea fondurilor europene pentru zona navală și am fost obligat să iau anumite decizii. Avem licitații din fonduri europene de jumătate de miliard de euro în port", a declarat Sorin Grindeanu. În acest moment, CNAPM SA Constanța are în curs de atribuire prin licitație un contract de 466,7 milioane de lei (94 milioane de euro), fără TVA, pentru proiectarea și execuția de lucrări de dragaj în Portul Constanța, în zonele Midia și Constanța. În urma studiului de fezabilitate derulat de CNAPM SA Constanța și TPF Inginerie, a studiului geotehnic, elaborat de Carmen Geoproiect, și a expertizei tehnice, a rezultat că sunt necesare lucrări de dragaj pentru aducerea la cota proiectată a bazinelor și șenalelor navigabile din Portul Constanța, pe o suprafață totală de 400,58 ha. În Zona Constanța, lucrările de dragaj vor acoperi o suprafață de 268,06 hectare, iar în zona Midia acestea se vor desfășura pe 70,64 hectare. Prin realizarea proiectului, adâncimile șenalelor de acces, ale bazinelor de manevră și ale bazinelor aferente danelor de operare vor fi

aduse până la cotele proiectate, conform adâncimii de fundare a cheurilor respective, în scopul asigurării condițiilor necesare pentru operare. Se vor extinde zonele navigabile prin crearea de șenale/bazine în zonele care în prezent au adâncimi naturale, îmbunătățind astfel condițiile de navigație, siguranța navigației și vor crea condiții pentru creșterea traficului de marfă. Lucrările se vor realiza cu tehnologie CSD (Cutter-suction Dredging). Durata de implementare a proiectului este de 30 de luni de la data emiterii Ordinului de începere a lucrărilor. Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile prin Programul Transport (PT) 2021-2027 și de la bugetul de stat.

Un alt proiect aflat în atribuire vizează proiectarea și execuția lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța - Etapa II. În această fază sunt cuprinse lucrări de modernizare a liniei de legătură între grupa de așteptare Valu lui Traian și Palas și la Stația Palas, precum și la stațiile Agigea Nord și Agigea Ecluză, inclusiv dublarea liniei de acces între Agigea Ecluză și Ferry Boat (Linia 813B), din cadrul Portului Constanța Sud. Valoarea estimată a contractului este de aproape 473 milioane de lei (95 milioane de euro), fără TVA, iar sursa de finanțare va fi asigurată din fonduri externe nerambursabile, prin Connecting Europe Facility (CEF) - CEF-T- 2022-CORECOEN și de la bugetul de stat. Durata de implementare a contractului, inclusiv a perioadei de garanție, de la data ordinului de începere, este de 99 de luni, din care 7 luni pentru realizarea serviciilor de proiectare, inclusiv avizare PTE și emiterea autorizației de construire, 30 de luni pentru execuția lucrărilor, o lună pentru activitățile de după recepția la terminarea lucrărilor, minimum 60 de luni pentru perioada de garanție și o lună dedicată activităților specifice după terminarea perioadei de garanție.



Investiții majore în dezvoltarea porturilor din Galați și Giurgiu

PORR România se apropie de finalizarea, în termen, a lucrărilor de modernizare a Portului Giurgiu, parte a proiectului major DANUBE, ce are ca obiectiv dezvoltarea unei infrastructuri de porturi TEN-T de înaltă calitate, în condiții economice optime. Lucrările de proiectare și execuție, demarate de antreprenor în urmă cu puțin peste un an, au valoarea de 131,86 milioane de lei (fără TVA), contractul fiind semnat la începutul lunii mai 2023. Perioada de implementare a lucrărilor este de 15 luni, din care 3 pentru proiectare și 12 pentru execuție. "Deși 80% dintre lucrări sunt executate în sau pe apă și influențate de

nivelul Dunării, suntem la zi cu performanța", au transmis reprezentanții Porr România.

În cadrul proiectului, constructorii au reabilitat danele de operare din Portul Ramadan, inclusiv execuția de noi cheiuri (cheu vertical cu două file de rulare pentru macarale de cheu, cheu perrat), au amenajat două dane de așteptare pe latura vestică a bazinului Veriga, cu instalarea unui nou cheu, au realizat lucrări de dragaje - șenal acces braț Smârda și Bazinul Plantelor, precum și diverse lucrări de racorduri la rețelele de energie electrică, apă, canalizare și instalații pentru incendiu. În total, conform datelor Porr România, pe șantier s-au utilizat 3.500 de tone de profile și palplanșe metalice din oțel reciclat integral și fabricat sustenabil, tiranți și grinzi de rigidizare, toate produse în uzinele Arcelor Mittal din Luxemburg și transportate în șantier cu barja, pe Dunăre. Totodată, s-a executat o umplură de 250.000 de tone în spatele cheului, peste 45.000 de tone de anrocamente (400-600 kg), aduse pe Dunăre cu barja din Tulcea, s-au turnat peste 10.000 mc de beton și alți 3.500 mc de beton rutier BCR 4.5, și au fost realizate lucrări de dragare de 300.000 mc. Pentru implementarea proiectului, Porr România beneficiază de susținerea grupului PORR și a BCPC Biroul de Consultanță Proiectare în Construcții, ca terți. De asemenea, din echipa de constructori mai fac parte și subcontractanții Pet Communications, Zublin România și Superquatro Grup.

Un alt proiect major de investiții va fi implementat și în Galați. Regia Autonomă "Administrația

Fluvială a Dunării de Jos" Galați va atribui, astfel, prin licitație publică, un contract de 743,8 milioane de lei (150 de milioane de euro) pentru proiectarea și execuția lucrărilor de restaurare și renaturare a zonei de bifurcație a brațului Bala pentru asigurarea condițiilor de navigație și de protecție a mediului pe Dunăre. Durata de implementare a contractului este de 96 de luni, inclusiv cu perioada de garanție. Conform Caietului de sarcini, lucrările includ restaurarea și renaturarea unui vechi braț de bifurcație, cu o lungime de 3,4 km, către brațul Bala, care să creeze și premise pentru navigație. De asemenea, este prevăzută ridicarea nivelului pragului de fund existent pe brațul Bala, de la 0 m MNC la 6,5 m NMC, pentru a se genera rezistența la curgere necesară devierii apelor spre Dunărea Veche. Vor mai fi realizate și lucrări de dragaj în șenalul navigabil pe Dunăre (2,5 km), între km 345+500 și km 343, precum și lucrări de siguranța navigației pe brațul restaurat/renaturat. Studiul de fezabilitate al proiectului a fost elaborat de asocieria Egis Eau - Egis România - CNR Inginerie.

Au început lucrările la cel mai mare proiect militar NATO din România

În ceea ce privește proiectele din domeniul militar, acestea reprezintă o categorie specială ce va lua amploare în următorii ani, în contextul geopolitic actual. Chiar dacă nu avem o centralizare a investițiilor din acest domeniu, multe dintre acestea fiind încadrate ca secrete de stat, cu siguranță acestea



vor fi de ordinul a câtorva miliarde de euro, având în vedere că cel mai cunoscut proiect specific, ce vizează modernizarea bazei NATO de la Kogălniceanu (despre care se cunosc cele mai multe date), va absorbi investiții de aproape 2,5 miliarde euro.

În luna iunie 2024, Ministerul Apărării Naționale (MApN) a marcat oficial startul lucrărilor la noua pistă de decolare-aterizare a bazei aeriene de la Mihail Kogălniceanu, prima pistă cu destinație militară construită în România, după 1990. Întregul proiect de investiții pentru modernizarea și extinderea bazei are o valoare totală de aproximativ 12,4 miliarde lei (fără TVA), iar finalizarea acesteia ar urma să aibă loc în aproximativ 240 de luni de la aprobarea proiectului, care a avut loc în anul 2021. În final, suprafața bazei va fi de circa 2.800 de hectare, a transmis MApN. Baza Aeriană 57 Mihail Kogălniceanu va fi extinsă și modernizată, astfel, printr-un proiect complex care se va desfășura în 4 etape, pe parcursul a cel puțin încă 16 ani.

Habitat for Humanity România

Facem loc, donație cu donație.

Donează **20%** din impozitul pe profit

habitat.ro

Un prim contract de execuție a infrastructurii unității (Etapa I) a fost atribuit, încă din vara anului 2022, asocierii Aduro Impex (lider) - Strabag - Bog'Art, contractul având valoarea de 1,43 miliarde lei (fără TVA) și o durată de implementare de 4 ani. Lucrările includ construcția noii piste de decolare-aterizare, alături de căile de rulare, precum și o clădire administrativă și una pentru comunicații. Într-o primă etapă au fost realizate exproprierile necesare pentru extinderea perimetrului bazei și s-a realizat o parte din împrejmuirea suprafeței acesteia și pe 11 iunie au început oficial lucrările, cu organizarea de șantier. Noua pistă va fi construită în paralel cu cea existentă și va fi situată la o distanță interax de 1.035 de metri față de aceasta, iar cele două piste vor fi conectate. Caracteristicile geometrice ale noii piste vor permite operarea fără restricții pentru toată gama de aeronave NATO. Costul estimativ al acestui proiect este de 340 de milioane de lei (aproximativ 68 de milioane de euro), fără TVA.



Mihai Teodorescu, directorul general al Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" SA: "Portul Constanța este cel mai mare la Marea Neagră, fiind un important hub european de cereale și un nod maritim vital pentru legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală, Orientul Îndepărtat și Africa de Nord. Importanța portului este dată inclusiv de conexiunile strategice navale cu Dunărea, dar și feroviare sau rutiere, fie cu alte state membre ale Uniunii Europene, fie cu state non-UE. Administrația Porturilor Maritime s-a implicat activ într-un proces continuu de menținere și căutare a unor noi parteneriate între porturile de la Marea Neagră, cu scopul deschiderii de noi rute comerciale cu porturi din întreaga lume. În prezent, Portul Constanța este legat cu porturi din întreaga lume de 13 linii regulate de containere și 3 linii regulate de RO-RO. Traficul total de mărfuri în porturile maritime românești a înregistrat, în anul 2023, un trafic de peste 92,7 milioane tone, o creștere de 22,5% față de 2022, reprezentând o performanță istorică a portului Constanța. Traficul maritim a crescut cu 18% față de 2022, la valoarea de 71 milioane tone, iar cel fluvial a crescut cu 40% față de anul anterior, ajungând la 22 milioane tone. Cerealele s-au menținut în topul creșterilor de trafic, cu peste 50%, depășind 36 milioane tone în 2023, față de 2022, când s-au înregistrat 24 milioane tone. Acestea sunt cele mai exportate mărfuri din Portul Constanța, de circa 15 milioane tone în 2023, principalele țări de destinație fiind: Egipt, Iordania, Spania, Maroc și Coreea de Sud. În ultimii

ani, cantitățile de mărfuri care au trecut prin Portul Constanța au bătut record după record, trendul fiind susținut prin investiții în infrastructură, pentru a veni în sprijinul agenților economici din port și pentru a le oferi condiții de atragere a traficului de mărfuri. Pentru a gestiona cu succes traficul de mărfuri tot mai important derulat prin Portul Constanța, CN APM SA a accelerat substanțial atragerea fondurilor europene pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură portuară și nu numai. La începutul acestui an s-au finalizat un drum nou și o parcare pentru 80 de camioane, situate între porțile 7 și 9 din portul Constanța. Investiția «Drum și parcare în zona cheului fluvio-maritim al Portului Constanța», reprezintă un proiect realizat cu finanțare europeană prin Programul Operațional Infrastructură Mare, inițiativa Solidarity Lanes. Contractul de finanțare are o valoare de 13,46 milioane de lei (fără TVA). În cadrul proiectului s-au construit un drum cu îmbrăcăminte asfaltică cu lungime de 2.237 metri liniari, cu două benzi de circulație (câte una pe sens) și o parcare cu suprafață de 14.000 mp, unde pot fi staționate circa 80 de camioane. Pentru asigurarea unui iluminat stradal eficient și în concordanță cu ultimele standarde naționale și internaționale, noua investiție beneficiază de un sistem de iluminat realizat cu lămpi LED. Au fost montați 91 de stâlpi de iluminat cu o înălțime de 8 metri, echipați cu console și lămpi. Terenul pe care s-a realizat investiția este câștigat din mare, fiind o suprafață pe care, de-a lungul timpului, s-au făcut mai multe umpluturi rezultate din excavații. Faptul că noul drum poate face legătura dintre Poarta 7 și Poarta 9 îl face important pentru fluidizarea traficului rutier cu cereale, deschizând noi oportunități de dezvoltare a zonei, sectorul fluvio-maritim dispunând de un mare potențial de atragere de noi activități cu efecte economice. De asemenea, în prezent, sunt în implementare și se vor finaliza, în acest an, două proiecte importante, finanțate cu fonduri europene prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, a căror valoare depășește 43 milioane de euro. Primul dintre acestea vizează modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța (23 milioane de euro), iar cel de-al doilea, extinderea cheurilor danelor 10 și 12 din zona Midia, inclusiv consolidări în spatele cheurilor (16,93 milioane de euro). În plus, prin CEF Transport, este în derulare proiectul pentru Asigurarea condițiilor electrice de racordare la cheu a navelor în Portul Constanța (regim Cold Ironing) - E-COLD, în valoare de 18,8 milioane de euro".

Mihai Daraban, președintele Camerei de Comerț și Industrie a României (CCIR): "La nivelul CCIR am accentuat de fiecare dată importanța Portului Constanța, singurul port funcțional de la Marea Neagră în momentul de față, care poate să devină un hub pentru mărfurile care trebuie să ajungă în Europa Centrală și de Vest. Recent, Guvernul României a luat în discuție reluarea lucrărilor la Canalul Dunăre-București, inițiativă pe care am apreciat-o în mod deosebit, un proiect cu un impact semnificativ asupra dezvoltării economiei naționale, prin asigurarea unor fluxuri comerciale importante, precum și prin crearea unui număr important de



locuri de muncă. Evident, s-au găsit voci care să critice inițiativa, însă fără să aducă niciun fel de contraargument. În ceea ce privește transportul aerian, CCIR, împreună cu reprezentanți ai Consiliilor județene din Arad, Brașov, Bacău, Constanța, Maramureș și Sibiu, precum și alături de specialiști din acest domeniu, a demarat un proiect privind conectivitatea aeriană interurbană pe teritoriul României. Acesta presupune înființarea unei companii aeriene interne, cu ajutorul căreia oamenii de afaceri să aibă posibilitatea să se deplaseze rapid între principalele orașe ale României. În cadrul forumurilor de afaceri, pe care CCIR le organizează în mod frecvent, există sesiuni B2B care pun în legătură oamenii de afaceri din România cu cei din străinătate, aceștia din urmă putând afla în mod direct care sunt oportunitățile investiționale din diferite domenii, precum: IT&C, energie și resurse naturale, agricultură și industrie alimentară, digitalizare etc. Pentru economia românească, ar fi extrem de benefic dacă s-ar pune în practică planul de reorganizare administrativ-teritorială, susținut și de CCIR, care să implice reducerea numărului de județe de la 42 la 15, redefinirea noțiunii de comună ca localitate cu cel puțin 5.000 de locuitori, precum și redefinirea noțiunii de oraș ca localitate cu cel puțin 10.000 de locuitori. Am discutat cu mai multe asociații patronale din România și împreună am ajuns la concluzia că o astfel de reorganizare poate duce la o reducere drastică a cheltuielilor, ceea ce ar mai diminua din deficitul bugetar, din ce în ce mai mare de la an la an. După cum bine se știe, de cele mai multe ori, găurile din bugetul de stat sunt acoperite prin creșterea de taxe și impozite pe care trebuie să le achite sectorul privat. Consider că investițiile în infrastructură, în special prin intermediul fondurilor europene reprezintă cheia pe termen scurt și mediu a relansării economice. În mod cert, finanțările europene reprezintă un sprijin semnificativ inclusiv pentru finalizarea proiectelor în curs, dar execuția acestora depinde de mai mulți factori. Este absolut necesar ca autoritățile locale și centrale să aibă capacitatea de a gestiona și implementa proiectele, și aici mă refer la deținerea unor competențe tehnice, administrative și de coordonare inter-instituțională. Și nu putem să vorbim de autorități locale sau centrale fără să nu aducem în discuție birocrăția. Este necesară o simplificare a procedurilor și o clarificare a reglementărilor care să poată ajuta la o implementare mai rapidă și mai ales eficientă a respectivului proiect. O altă problemă poate fi reprezentată de lipsa personalului calificat și a resurselor necesare în instituțiile publice și private care poate duce la dificultăți în gestionarea și implementarea proiectelor finanțate

din fonduri europene. De asemenea, corupția și fraudă pot afecta utilizarea eficientă a acestor fonduri, lipsa transparenței și a mecanismelor eficiente de supraveghere putând duce la deturnarea acestora sau la proiecte de calitate inferioară. Nu în ultimul rând, o colaborare slabă între sectorul public și cel privat poate limita succesul proiectelor, deoarece multe dintre acestea necesită expertiză și resursele ambelor sectoare. Astfel, deși fondurile europene disponibile sunt substanțiale, nu întotdeauna atragerea lor este suficientă. Fondurile europene trebuie să fie parte a unui cadru mai larg de planificare strategică, suport instituțional și co-finanțare adecvată pentru a asigura finalizarea cu succes a proiectelor promise".



Mariana Garștea, președinta Asociației Profesionale pentru Monitorizare Geotehnică și Structurală (APMGS): "În 2024, ne așteptăm la o continuare a tendinței de creștere a investițiilor în infrastructura portuară, aeroportuară și militară, în special datorită contextului geopolitic actual, care a accentuat importanța securității și a accesibilității infrastructurii critice. În acest sens, porturile fluviale și maritime vor beneficia de fonduri suplimentare pentru modernizare și extindere, având ca scop îmbunătățirea capacității de transport și a eficienței logistice. Aeroporturile sunt, de asemenea, în centrul atenției, mai ales în contextul creșterii cererii pentru transportul aerian, post-pandemie. Investițiile vor viza atât infrastructura existentă, cât și dezvoltarea unor noi terminale și piste, pentru a face față traficului în creștere și a îmbunătăți experiența pasagerilor. În sectorul militar, România își consolidează infrastructura pentru a răspunde provocărilor de securitate actuale. Acest lucru include investiții în baze militare, logistică și tehnologie de apărare. De asemenea, colaborările internaționale și parteneriatele strategice joacă un rol important în direcționarea acestor investiții. Pe termen scurt, ne așteptăm la proiecte rapide de modernizare, iar pe termen mediu, dezvoltarea va implica o abordare sustenabilă și inovatoare, integrând tehnologii moderne pentru a răspunde provocărilor emergente. Operațiunile de monitorizare structurală și geotehnică pentru infrastructurile portuare, aeroportuare și militare se desfășoară printr-o abordare integrată, utilizând tehnologii avansate și soluții personalizate în funcție de specificul fiecărui proiect. În cazul infrastructurii portuare, de exemplu, se acordă o atenție deosebită stabilității structurilor și interacțiunii cu mediul acvatic, fiind necesare monitorizări continue pentru a preveni eventuale probleme de eroziune sau alunecări de teren. Pentru aeroporturi, monitorizarea se

concentrează pe evaluarea stresului și oboselii materialelor, precum și pe siguranța pistelor și a facilităților conexe. În infrastructura militară, unde securitatea este primordială, operațiunile de monitorizare sunt adesea mai riguroase și pot include utilizarea de drone și senzori avansați pentru a asigura integritatea structurilor. Ca problematici de actualitate în sectorul siguranței pentru infrastructura de transport în sectoarele portuar, aeroportuar și militar, acestea se concentrează pe câteva direcții cheie. În primul rând, este vorba despre îmbunătățirea rezilienței la dezastră. Evenimentele meteorologice extreme și schimbările climatice cresc riscurile la care sunt expuse aceste infrastructuri. Este esențial să ne asigurăm că structurile pot face față acestor provocări. În al doilea rând vorbim despre securitatea cibernetică. Pe măsură ce infrastructura devine din ce în ce mai digitalizată, riscurile de atacuri cibernetice cresc, punând în pericol funcționarea normală a porturilor, aeroporturilor și bazelor militare. În al treilea rând, stă întreținerea și renovarea infrastructurii. Multe dintre aceste structuri au fost construite cu decenii în urmă și necesită modernizări pentru a se adapta cerințelor actuale de siguranță și eficiență. În ceea ce privește tehnologiile utilizate în monitorizarea proiectelor, se remarcă senzorii IoT (Internet of Things), care sunt folosiți pentru a colecta date în timp real despre condițiile structurale și geotehnice, oferind informații esențiale pentru prevenirea problemelor. Dronele sunt utilizate pentru inspecții aeriene, oferind o vedere de ansamblu rapidă și precisă a infrastructurilor, în special în zone greu accesibile. Modelarea 3D și simulările permit o analiză detaliată a comportării structurilor sub diferite condiții de stres, facilitând planificarea și intervenția rapidă, iar sistemele de monitorizare a vibrațiilor sunt esențiale în evaluarea impactului activităților de transport asupra integrității structurale a infrastructurilor. Prin integrarea acestor tehnologii avansate, putem asigura o monitorizare eficientă și o gestionare mai bună a riscurilor asociate cu infrastructura de transport, contribuind astfel la siguranța și eficiența acestora"



Cătălin Podaru, CEO Leviatan Group: "Grupul nostru de companii are în derulare mai multe proiecte importante de infrastructură militară la nivel național. Dintre acestea, cel mai amplu este cel care se desfășoară la Câmpia Turzii, în Județul Cluj. Acest proiect ambițios implică dezvoltarea unor noi infrastructuri și construcții care să susțină operațiunile aeronavelor F-16 Fighting Falcon și ar urma să fie finalizat până la sfârșitul acestui an. Noua infrastructură va optimiza funcționarea bazei și va îmbunătăți

integrarea și dezvoltarea facilităților existente pentru Forțele Aeriene Române și partenerii săi strategici. Alte două proiecte se află în derulare în cadrul Bazei 86 Aeriene Borcea, situată în județul Călărași, acolo unde specialiștii noștri lucrează deja la un pavilion administrativ și vor demara, în perioada următoare, lucrările la o platformă pentru parcare aeronavelor de mari dimensiuni. Lucrările de execuție a pavilionului se află într-un stadiu avansat, urmând să fie finalizate în această toamnă. Proiectul privind realizarea platformei de parcare a avioanelor este unul de tip design & build și a fost contractat recent. Lucrările la platforma de parcare a aeronavelor și la pavilionul administrativ continuă, astfel, investițiile cu rol de modernizare a bazei militare, care au fost demarate în urmă cu câțiva ani și urmăresc asigurarea condițiilor necesare pentru realizarea misiunilor și a exercițiilor NATO la standarde ridicate de performanță. Un alt proiect important din portofoliul grupului nostru de companii presupune proiectarea unei serii de clădiri și platforme de depozitare în cadrul Bazei 57 Aeriene «Mihail Kogălniceanu», situată în județul Constanța. Proiectul ar urma să fie finalizat în perioada următoare și este deosebit de relevant pentru securitatea națională a României, ca furnizor de securitate în alianța NATO, ținând cont de contextul internațional actual. Misiunea Bazei 57 Aeriene «Mihail Kogălniceanu» este aceea de a participa la apărarea spațiului aerian, la constituirea pachetelor de forțe dislocabile și la sprijinul instituțiilor statului și al autorităților locale în situații de urgență. Grupul nostru de companii desfășoară, de asemenea, un proiect de infrastructură militară în localitatea Mihai Bravu din județul Giurgiu, acolo unde realizează o serie de drumuri și platforme pentru păstrarea tehnicii militare. Lucrările pe care le realizează specialiștii noștri vor asigura, totodată, condițiile necesare pentru desfășurarea activităților de instruire și pregătire a personalului și pentru îndeplinirea misiunilor. Proiectul ar urma să fie finalizat cât de curând. În ceea ce privește activitatea Leviatan Group, anul 2023 a fost unul de creștere și de consolidare a poziției noastre pe piață, iar 2024 a amplificat progresele pe care le-am realizat în anul anterior, marcând o evoluție favorabilă pentru toate firmele din grup. Dacă ne raportăm la anul precedent, 2024 reprezintă pentru noi un an de expansiune și maturizare a inițiativelor strategice. Am continuat, așadar, să implementăm și să dezvoltăm proiecte care integrează soluții sustenabile și tehnologii moderne, ne-am sporit eficiența și am finalizat lucrările în termenele stabilite. De asemenea, putem spune că anul acesta am reușit să depășim cu bine diferite provocări și să fructificăm multiple oportunități, ceea ce ne-a permis să ne menținem competitivitatea. În plus, realizările noastre din primele șase luni ale acestui an reflectă o creștere strategică, atât în extinderea portofoliului de proiecte, cât și în consolidarea și creșterea echipei. Proiectele pe care le avem în portofoliu ne vor asigura un front de lucru până în anul 2025, iar dacă ne gândim la evoluția pe care a înregistrat-o grupul nostru de companii în ultimii patru ani, perspectivele pentru perioada 2025-2030 sunt, cu siguranță, optimiste. În anii următori vom continua să explorăm noi oportunități de extindere a portofoliului și suntem nerăbdători să demarăm noi

proiecte complexe care să pună în valoare soluțiile noastre inovatoare".



Ing. Cezar Șerban, director general Aduro: "Pe segmentul infrastructurii de apărare, lucrăm la realizarea infrastructurii Bazei 57 Aeriene «Mihail Kogălniceanu», pentru care perioada de proiectare s-a încheiat și la care au început lucrările de execuție, pe care le desfășurăm împreună cu partenerii de asociere Bog'Art și Strabag și care au o durată estimată de 40 de luni. De asemenea, ne ocupăm de reabilitarea și extinderea bretelei H în cazarma 546 Otopeni. Lucrările de execuție s-au finalizat în perioada 2023-2024, iar acum ne pregătim pentru recepția acestora. În ceea ce privește lucrările de intervenții la pavilioane și asigurarea utilităților în cazarma 1181 Vlădeni, s-a încheiat faza de proiectare și a început procesul de execuție, ceea ce va dura aproximativ 34 de luni. De amintit sunt și lucrările de infrastructură necesare funcționării Colegiului Național Militar «Alexandru Ioan Cuza» în cazarma 3607 Constanța. Contractul se află în perioada de proiectare, fiind în curs de finalizare. Alte proiecte se referă la NSIP-3AF3541 - Asigurare căi de rulare la platforma de parcare aeronave și NSIP-3AF35042 - Asigurare platformă parcare și mentenanță, ambele aflate în faza de proiectare. În domeniul infrastructurii aeroportuare, menționăm Aeroportul Internațional Galați-Brăila, unde în prezent se lucrează la planul de investiții/master plan și la Studiul de Fezabilitate, necesare pentru pregătirea studiilor asociate fazei de proiectare SF aferente viitorului obiectiv de investiții. În ceea ce privește infrastructura portuară, pot fi amintite master planul infrastructurii rutiere și de acces a Portului Constanța, ce include extinderea, modernizarea și reabilitarea drumurilor și pasajelor din Port, precum și parcare securizată cu facilități de staționare în vecinătatea accesului din A4. În continuare, ne menținem concentrată atenția pe finalizarea proiectelor existente, cu scopul de a le finaliza conform termenelor asumate, și pe îmbunătățirea performanței organizaționale. Totodată, lucrăm la optimizarea activității pentru maximizarea profitului și investim în dezvoltarea profesională a angajaților prin cursuri de specializare și formare continuă. În perioada 2025-2030, avem în vedere continuarea derulării de proiecte cu impact major la nivel național, în special în domeniile infrastructurii de apărare, aeroportuare, civile și portuare. De asemenea, ne dorim să ne implicăm în proiecte noi, alinate cerințelor Uniunii Europene prin programul European Green Deal, contribuind, astfel, la tranziția către o economie sustenabilă și ecologică,

inclusiv prin dezvoltarea de clădiri Nearly Zero-Energy (NZEB), care vor juca un rol esențial în reducerea consumului de energie și a emisiilor de carbon. În ceea ce privește planurile de dezvoltare a companiei pentru anii următori, ne propunem să investim în îmbunătățirea calității personalului prin organizarea unor cursuri de dezvoltare profesională și extinderea echipei cu aproximativ 20%, angajând specialiști cu experiență relevantă în proiectele noastre. De asemenea, vizăm menținerea unui ritm susținut de creștere a cifrei de afaceri și lucrăm la implementarea unor aplicații dezvoltate intern pentru digitalizarea proceselor companiei, inclusiv integrarea Autodesk Construction Cloud, pentru a optimiza fluxurile de proiectare și a crește eficiența operațională".



Bogdan Mărginean, directorul Diviziei Proiecte Speciale și Infrastructură din cadrul companiei Concelex: "În domeniul proiectelor speciale, în prima jumătate a anului 2024, am finalizat noul Terminal de Plecări din Aeroportul Internațional «Traian Vuia» din Timișoara (TSR), unde s-a și celebrat intrarea României în Air Schengen, și noul Terminal al Aeroportului Internațional «Delta Dunării» din Tulcea (TCE). În prezent, compania desfășoară în cadrul Aeroportului Internațional Maramureș (BAY), două proiecte. Primul dintre acestea se referă la proiectarea și execuția noului Terminal, aflat în stadiu avansat de execuție, cu termen de finalizare estimat în cursul acestui an, cu aproximativ 5 luni mai repede față de termenul contractual. Al doilea vizează proiectarea și execuția extinderii platformei Apron și realizarea platformelor de Drop-Off și Pick-Up pasageri. Investiția se află într-un stadiu incipient al etapei de proiectare, termenul de proiectare și execuție a acestuia fiind de 6 luni. Dacă ne referim la proiectele de infrastructură aeroportuară, compania noastră mai are în execuție în acest moment lucrările de la Aeroportul din Baia Mare, care sunt finalizate în proporție de aproximativ 85%. Altfel, din punct de vedere al potențialului pentru astfel de proiecte în viitorul apropiat, odată cu finalizarea axei Timișoara - Tulcea, proiecte care au fost dezvoltate cu finanțare europeană, vor mai fi disponibile cel mai probabil doar proiecte în parteneriate de tip public-privat. În cazul infrastructurii portuare, odată cu intrarea României în Spațiul Schengen, cu granițele aeriene și maritime, credem că se vor deschide din ce în ce mai multe oportunități de dezvoltare a infrastructurii și în zona portuară Constanța. Proiectele speciale, precum aeroporturile, porturile și spitalele, sunt componente critice ale infrastructurii naționale

și necesită precizie, tehnologii avansate și abilități specifice pentru a atinge parametrii de performanță impuși. Totuși, lipsa de predictibilitate ridică adesea provocări semnificative, ducând la creșterea costurilor, întâzieri, pierderi de resurse și cunoștințe instituționale. Această problemă este agravată și mai mult de dinamica pieței de construcții, care adaugă complexitate în execuția acestor proiecte. În plus, lipsa unui calendar procedural-administrativ (derivat din planificarea strategică națională/Master Plan Național) perturbă considerabil implementarea proiectelor. Această impredictibilitate poate apărea dintr-o varietate de factori, cum ar fi fluctuațiile condițiilor de piață, schimbările de reglementare și management inadecvat. Impredictibilitatea împiedică planificarea eficientă a forței de muncă și, implicit, duce adesea la nemulțumire profesională și instabilitate, contribuind la rate mai mari de fluctuație a angajaților. Această fluctuație agravează pierderea de know-how, deoarece transferul necesită timp și resurse pentru a ajunge la același nivel de competență. În medii cu mize mari, acest lucru poate avea consecințe grave asupra performanței. Pierderea de know-how critic se acutizează pe măsură ce proiectele își schimbă direcția sau întâmpină întâzieri. Angajații care au dezvoltat expertiza specializată pot părăsi organizația luând cu ei cunoștințe valoroase. Această eroziune a cunoștințelor instituționale este un aspect vital, pe care îl tratăm cum maximă seriozitate în Concelex. Chiar dacă în prezent există un spectru considerabil de proiecte, absența unei abordări structurate și predictibile pentru următorii ani, va face păstrarea și valorificarea cunoștințelor acumulate de-a lungul timpului, o provocare dificilă pentru organizații. Abordarea acestor tematici este esențială pentru succesul proiectelor în general, dar în special în cazul componentelor critice ale infrastructurii naționale. Prin îmbunătățirea predictibilității printr-un management de proiect robust, planificare strategică și investiții în dezvoltarea forței de muncă, părțile implicate pot reduce riscurile, controla costurile și îmbunătăți rezultatele proiectelor. În plus, adaptarea la dinamica pieței de construcții și integrarea considerentelor ESG vor ajuta la asigurarea faptului că aceste proiecte răspund nevoilor în continuă schimbare ale societății și contribuie pozitiv la creșterea economică, bunăstarea socială și sustenabilitate. În ceea ce privește digitalizarea acestui sector, pe lângă componentele BIM, Document Management Sistem digitalizat, aplicații dedicate accesibile de pe orice device etc., observăm aplicarea principiilor LEAN de «reducere a risipei și creșterea eficienței» ca urmare a integrării factorilor non-financiarți în procesul investițional. Strategia Națională în domeniul Achizițiilor Publice (SNAP) promovează utilizarea achizițiilor publice drept instrument strategic pentru a contribui la reziliența și redresarea economică, inclusiv prin asigurarea beneficiilor sociale, de mediu și a celor generate de inovare. Sustenabilitatea joacă și va juca un rol crucial în industria construcțiilor. Tendința către emisii nete zero pune presiune atât pe componenta de proiectare, cât și pe execuție pentru a micșora amprenta de carbon a proiectelor noi și a celor de reabilitare/renovare".

BOGART

A construction site featuring a large crane and workers on a building's steel framework against a clear blue sky. The crane is positioned horizontally across the upper middle of the frame. Two workers are visible on a blue metal platform or scaffolding structure. The building's steel skeleton is visible on the right side. The background shows a cityscape with trees and buildings under a clear blue sky.

**BUILDING
ALL TIMES**

www.bogart.ro



Cătălin Vișan, directorul executiv al Concelex:

"Printre proiectele majore contractate recent de companie se află reabilitarea palatelor administrative din Bacău și Târgoviște, finalizarea Patinoarului «Mihail Flamaropol» și construcția maternității «Sf. Ioan» din București, precum și finalizarea Penetrației Prelungirea Ghencea, din Capitală. De asemenea, avem în derulare o serie de proiecte majore și continuăm, în același timp, să licităm noi investiții, care vor susține dezvoltarea viitoare a companiei. În urma planurilor de anul acesta, ne așteptăm ca producția la nivelul întregului an 2024 să fie în creștere față de anul trecut. Deși compania noastră are contracte semnate, rezultatele finale ale acestui an financiar vor depinde de mai mulți factori, printre care rapiditatea cu care autoritățile pot implementa aceste contracte cu finanțare, având în vedere că procesele birocratice sunt uneori mai greoaie și pot apărea întârzieri cu impact în activitatea noastră. Acest lucru este valabil mai ales în cazul contractelor finanțate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Pentru anii care urmează, suntem încrezători că munca depusă până acum, pe toate diviziile de business ale grupului nostru, a dovedit deja și continuă să demonstreze angajamentul nostru solid față de dezvoltarea sustenabilă a României în domeniul construcțiilor. Noi credem cu tărie în potențialul fantastic al acestui sector și în rolul esențial pe care grupul Concelex îl joacă în sprijinirea acestei creșteri. În continuare, există o cerere crescută pentru proiecte, vara fiind sezonul de vârf în acest sector de activitate, context în care managementul eficient al proiectelor și alocarea de resurse sunt aspecte importante. În termeni de oportunități, această perioadă aduce creștere businessului, prin finalizarea unui volum mai mare de proiecte, care contribuie semnificativ la performanța anuală a companiei. În pofida condițiilor favorabile, sectorul construcțiilor se confruntă, în această perioadă, cu provocări semnificative, cu precădere din cauza întârzierilor în plata lucrărilor realizate la proiectele finanțate prin PNRR. Această situație îngreunează activitatea firmelor, deja supuse unor presiuni financiare după eliminarea unor facilități fiscale, într-o perioadă marcată de inflație. Deși autoritățile române pun la dispoziție fonduri, garantate fie prin acest mecanism de finanțare, fie prin alocare de la bugetul de stat, intervalul dintre începutul producției și momentul încasării efective a tranșelor de finanțare poate ajunge uneori și la un termen de 6 luni. Procesul de decontare poate fi uneori greoi din punct de vedere birocratic, necesitând documentații complexe pentru a răspunde cerințelor impuse de instituțiile de finanțare. Pentru

a acoperi aceste perioade nefinanțate, este esențial un cashflow constant care să asigure continuitatea lucrărilor în curs. Deși băncile au susținut dintotdeauna industria de construcții, poate acum, mai mult ca oricând, ar fi necesar să acorde o atenție sporită sectorului nostru de activitate și să fie dispuse să sprijine aceste contracte, care au deja finanțare asigurată sau în curs de aprobare. Printre provocările curente pentru Concelex se află dificultățile în atragerea și păstrarea forței de muncă specializate, precum și gestionarea stocurilor, având în vedere persistența unor probleme de aprovizionare. Grijă pentru colegii noștri, care sunt pe șantiere, este fundamentală în această perioadă, pentru a ne asigura că își derulează activitatea în cele mai bune condiții. În fiecare an, compania noastră revizuieste și îmbunătățește modul în care ne asigurăm că sunt implementate măsurile de protecție suplimentare pentru colegii care pun umărul zi de zi la proiectele pe care le dezvoltăm. Drept o caracteristică generală a sectorului construcțiilor, având în vedere volumul ridicat al lucrărilor, muncitorii calificați sunt la mare căutare. Este important să ne asigurăm că avem programe de retenție a acestora, că sunt motivați, că investim în resursa umană în mod constant, pentru a rămâne pe termen lung alături de echipa noastră, scăzând, astfel, și fluctuația forței de muncă, per ansamblu. În ceea ce privește asigurarea materialelor pe șantiere, colaborarea strânsă cu partenerii și furnizorii noștri, un management eficient al stocurilor și anticiparea corectă a necesarului pe întreg lanțul logistic sunt vitale în contextul unui volum ridicat al lucrărilor în această perioadă".



Mihai Vaida, CEO al Ness Proiect Europe: "Avem în execuție, în prezent, o serie de proiecte publice de interes național, precum Penitenciarul Berceni, Penitenciarul Unguriu, Spital Regional de Urgență Iași (Etapa 1), ansamblul de poduri peste Prut de la Ungheni și, lucrăm, de asemenea, la mai multe proiecte private de construcții în Prahova, Ilfov și București. De asemenea, continuăm derularea proiectelor hidrotehnice (aducțiuni de apă, canalizare, reabilitare stații de epurare), în mai multe zone ale țării: Iași, Suceava, Buzău, Tulcea, Brăila, Constanța, precum și a proiectului de infrastructură feroviară în zona Moldovei. Portofoliul de proiecte în desfășurare al companiei depășește, valoric, pragul de 400 de milioane de euro. Cele mai multe dintre investiții au termene de finalizare stabilite în anul 2025, iar proiectele speciale, precum Penitenciarele Unguriu și Berceni, vor fi gata în 2028. La nivel de business, rezultatele primelor 6 luni ale acestui an au fost influențate de finanțările proiectelor publice,

ca urmare a tranziției de la Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) la Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD). Din acest motiv, am trecut printr-o perioadă provocatoare, în care nu am avut date certe în ceea ce privește previziunile de cash flow în proiecte publice. Însă comunicarea corectă cu partenerii noștri ne-a permis să ne ajustăm resursele corespunzător, fără să existe impact negativ în proiectele derulate. Analiza pe următoarele 6 luni este pozitivă, astfel că suntem încrezători că la finalul lui 2024 ne vom atinge țintele propuse anul acesta. Din punct de vedere financiar, cifra de afaceri realizată în anul 2023 a fost de 102 milioane de euro, în creștere cu 35% față de anul precedent. Pentru anul 2024, ne propunem o majorare de peste 50% a rulajului și estimăm că vom reuși să depășim cifra de 150 de milioane de euro, având în vedere portofoliul de proiecte în execuție și contractele deja semnate.

În continuare, prioritatea noastră majoră în perioada următoare va fi investiția în capitalul uman, în formarea continuă a echipei de specialiști și atragerea de noi talente în echipă. În acest sens, pentru noi este important să ne concentrăm pe crearea și implementarea programelor de formare/calificare a angajaților noștri, care sunt cea mai importantă resursă a companiei. Vom continua, de asemenea, programele prin care dorim să ne facem cunoscuți viitorilor absolvenți din domeniu, precum și tuturor celor care își doresc să își clădească un drum profesional alături de noi. În ultimii ani, am investit în grupul nostru de firme în extinderea și modernizarea flotei de utilaje, inclusiv dotarea acestora cu sisteme 3D care facilitează calitatea lucrărilor realizate și măresc productivitatea prin reducerea timpilor intermediari de verificare. Continuăm investițiile pentru modernizarea și dezvoltarea diviziei proprii de producție de elemente prefabricate, parte din strategia asumată de a produce intern elemente necesare în proiecte de construcții. Am demarat construirea unei unități proprii de producție energie electrică din energie solară, în zona Prahova, cu finanțare obținută prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Ne-am asumat strategic o decizie de diversificare a portofoliului, ceea ce înseamnă că în viitor țintim o gamă largă de proiecte de construcții: infrastructură rutieră și de căi ferate, rețele edilitare, unități de producție energie fotovoltaică, spitale, unități de producție și spații logistice.

Andreea Strugaru, Co-Owner & Marketing Manager, KADRA: "Observăm o efervescență în domeniul infrastructurii aeroportuare, pe fondul creșterii valorilor de trafic, al intrării în Schengen cu frontierele aeriene, dar și al nevoii de modernizare sau extindere a aeroporturilor din România. Asistăm la o creștere spectaculoasă a traficului aerian, iar ca urmare a noilor condiții majoritatea aeroporturilor românești au investit în modernizarea infrastructurii. KADRA are colaborări cu aeroporturile din Cluj, Sibiu și Satu Mare, din Craiova, Timișoara și Bacău. Am avut proiecte de modernizare a infrastructurii aeroportuare și la Oradea și Ghimbav, Brașov, dar și punctuale, mai ales pe partea de service și mentenanță, cu aeroportul Otopeni. KADRA are o abordare integrată



perfect sugerată prin sintagma «de la parcare până la îmbarcare», în sensul că propunem gama completă de soluții pentru parcare, controlul accesului, pentru siguranța și confortul pasagerilor, dar și pentru optimizarea fluxurilor și a resurselor aeroporturilor. Vedeta soluțiilor KADRA rămâne Parkomatic, sistemul de management automat al parcării, care răspunde nevoilor de organizare, securitate, automatizare și, mai ales, profitabilitate pentru aeroporturi. Acest sistem aduce rapid recuperarea investiției și câștiguri semnificative pentru aeroporturi. Există un mare interes și pentru soluțiile de protecție la foc din portofoliul KADRA, care sunt vitale pentru conformarea la normele în vigoare, pentru siguranța aeroportului și a celor care îl tranzitează. Vorbim despre uși rezistente la foc, cortine rezistente la foc și uși metalice multifuncționale. Porțile rapide cu cititoare de îmbarcare integrate sunt și ele un element de interes pentru aeroporturi, pentru că aduc un plus de automatizare, eficientizarea resursei umane (pentru că nu mai e nevoie de personal care să verifice cărțile de îmbarcare), viteză mai mare și fluxuri optimizate. La fel sunt și tunelurile unidirecționale, care funcționează pe marile aeroporturi internaționale și pe care sperăm să le vedem și mai mult în România. În 2023 și la începutul lui 2024 am fost prezenți în mai multe proiecte de modernizare de aeroporturi, printre care: Cluj, Timișoara, Sibiu, Brașov, Oradea, dar și în construcția noului Aeroport Internațional Maramureș, de exemplu. Avem experiență acumulată pe aproape toate aeroporturile din România, deci putem propune mixul optim de soluții automate de acces atât în ce privește bugetul, cât și rigorile de securitate. Strategia noastră pe termen mediu se bazează pe oferirea de servicii post vânzare din ce în ce mai complexe și mai calitative. Față de acum 20 de ani, astăzi în România avem mii de uși automate funcționale, sute de sisteme de parcare supuse unui trafic intensiv, extrem de multe soluții de acces industriale și așa mai departe. Este esențial ca toate aceste sisteme să funcționeze, ca să nu blocheze procesele tehnologice dintr-o fabrică, spre exemplu, funcționarea unei bănci sau a unei parcări subterane etc. Pentru asta este nevoie de echipe de tehnicieni extrem de bine pregătiți, care să poată rezolva rapid eventualele avarii ale echipamentelor și, chiar mai important, să poată asigura mentenanța preventivă la un volum foarte mare de proiecte. Așadar, față de acum câțiva ani, când ne concentram mai ales pe soluții - pentru că eram la mare distanță față de țările occidentale în domeniul nostru - acum dorim să investim mai multe resurse

în dezvoltarea serviciilor tehnice. Pe de altă parte, continuăm eforturile în direcția dezvoltării sustenabile. La sediul din Cluj am investit în modernizarea și digitalizarea capacităților de producție (unde realizăm parte din ușile automate pe care le instalăm, mai ales pe cele pentru spitale), care să ne permită să livrăm soluții mai bune, mai rapid. Digitalizarea și creșterea eficienței energetice, două direcții importante ale investițiilor în 2023 se mențin prioritare și anul acesta. La KADRA, suntem atenți la tendințe și colaborăm cu furnizori europeni de top, care investesc permanent în inovație. De la sisteme de parcare tot mai performante, la speed gates cu cititoare de îmbarcare integrate, de la soluții care să încurajeze folosirea transportului alternativ în marile orașe (mă refer la soluția BikeTower, soluția de depozitare în siguranță a bicicletelor), la uși rotative sau culisante automate, care cresc eficiența energetică a clădirilor sau uși curate, care să corespundă exigențelor de igienă din sectorul medical. Ne diferențiem prin faptul că suntem concentrați pe varietate, nu doar pe o soluție. Punem la dispoziție întreg ecosistemul pentru un proiect și avem și expertiza să oferim consultanță pentru identificarea mixului optim de soluții, în funcție de nevoile specifice ale fiecărui tip de proiect. Ca oportunități, așteptăm cu interes investițiile naționale anunțate în infrastructura mare, în dezvoltarea de spitale, aeroporturi și centre sportive. Ca specialiști cu experiență de peste 30 de ani în domeniul automatizărilor, ne dorim să fim parte din aceste proiecte atât de importante pentru creșterea calității vieții compatrioților noștri. Faptul că acum suntem parte a unui grup mai mare, EMI, lider în domeniul soluțiilor industriale de acces, ne crește capacitatea de a accesa proiecte mari și complexe. În ceea ce privește provocările, principala este probabil cadrul fiscal, care suportă numeroase modificări ce cresc gradul de imprevizibilitate pentru mediul de business din România. La aceasta se adaugă contextul internațional complicat, cu mai multe conflicte în desfășurare și o posibilă recesiune la orizont. Între principalele provocări ale mediului românesc de afaceri aș mai adăuga și găsirea de resurse umane calificate. Spun acest lucru în contextul în care KADRA și-a tot mărit echipa și realizează constant investiții în perfecționarea ei. Ne dăm seama că azi, capacitatea de adaptare, de a funcționa eficient într-o piață cu multe incertitudini a devenit mai importantă decât oricând, așa că preferăm să ne concentrăm pe o strategie clară și pe creșterea gradului de performanță a echipei care o va implementa. Această mentalitate ne-a crescut reziliența și ne-a ajutat să rămânem performanți în pofida conjuncturii pe care o traversăm".

Viorel Leca, director general al Gebrüder Weiss România: "Compania internațională de transport și logistică Gebrüder Weiss aniversază anul acesta 30 de ani de activitate în România. Începută ca o mică agenție de expediție a mărfurilor în 1994, societatea a cunoscut o dezvoltare impresionantă în trei decenii și este acum un furnizor bine-cunoscut de servicii logistice complete pe piața internă. În această perioadă, compania a investit constant în dezvoltarea rețelei sale de hub-uri, amplasate strategic în zonele



de interes ale țării, dar și în diversificarea serviciilor oferite clienților și în digitalizarea proceselor. În ultimii 15 ani, de când am preluat poziția de director general al companiei, am investit continuu în extinderea locațiilor și a zonelor noastre logistice, în tehnologie și instrumente digitale, precum și în formarea și educarea continuă a angajaților noștri, întotdeauna cu obiectivul clar de a oferi cele mai bune soluții logistice pentru succesul clienților noștri. Gebrüder Weiss gestionează în prezent 13 locații în țară, cu 9 centre logistice mari situate în București, Arad, Sibiu, Cluj, Bacău, Brașov, Constanța și Craiova. Aproximativ 700 de angajați au gestionat peste 1,1 milioane de expediții în 2023 și au generat vânzări de 94 milioane de euro. În ultimii 30 de ani, Gebrüder Weiss a investit aproximativ 90 de milioane de euro în extinderea organizației din România, valoare ajustată la inflație (presupunând o rată anuală a inflației de 3,5%). Suma a fost alocată dezvoltării rețelei sale de hub-uri logistice, infrastructurii IT, instruirii personalului și altele. România este un jucător important pe piața comerțului internațional și, în plus, are o economie dinamică și este bine poziționată pentru a valorifica tendința de nearshoring, respectiv mutarea producției aproape de țara de consum. Gebrüder Weiss dorește să își consolideze relația de lungă durată cu România și să își valorifice investițiile pentru a sprijini rolul tot mai important al țării în comerțul regional și dezvoltarea economică. Gebrüder Weiss urmărește, de asemenea, funcționarea durabilă a depozitelor sale logistice și acordă atenție eficienței energetice a clădirilor noi, de exemplu prin instalarea iluminatului cu LED, a pompelor de căldură și a sistemelor fotovoltaice. Acesta a fost cel mai recent caz al construcției celui de-al doilea terminal logistic de lângă București, în Popești-Leordeni. Hub-ul logistic, cu o suprafață totală de depozitare și manipulare de 17.000 mp, va oferi noi capacități pentru soluții logistice inteligente începând cu toamna anului 2024 și, datorită locației sale convenabile, va permite rute de distribuție mai scurte în București, precum și o conexiune rapidă cu portul maritim din Constanța. În plus, concentrarea companiei pe digitalizare a fost crucială în îmbunătățirea operațiunilor și serviciilor. Prin adoptarea tehnologiilor digitale, am eficientizat procesele, am îmbunătățit eficiența și ne-am poziționat în fruntea transformării digitale a industriei. În continuare, vrem să devenim și mai eficienți și sustenabili ca furnizor de servicii logistice, precum și să ne diversificăm și mai mult portofoliul și să convingem noi clienți de calitatea serviciilor noastre".

Elena MITEA



HOSPICE, ONG-ul care a construit speranța de la zero



Un nou obiectiv - Construcția spitalului destinat îngrijirii paliative pediatrice

S-au împlinit 32 de ani de când echipa HOSPICE Casa Speranței schimbă viețile celor care trăiesc cu o boală incurabilă, prin grijă și compasiune oferite necondiționat, cu scopul de a dăruia demnitate și speranță. În toți acești ani, HOSPICE a adus alinare și încredere pentru aproape 50.000 de copii și adulți cu boli incurabile, precum și pentru mai mult de 100.000 de membri ai familiilor greu încercate.

Conceptul necunoscut și schimbarea paradigmei

La începutul anilor 1990, conceptul de îngrijire paliativă era complet necunoscut în România. Realitatea dură din acele vremuri, condițiile precare din spitalele de stat, singurele unități medicale către care românii se puteau îndrepta în momentul în care aveau o problemă de sănătate, l-a determinat pe Graham Perolls, un britanic care vizitase de mai multe ori România, să ia inițiativa pentru a schimba această realitate. Astfel a apărut HOSPICE Casa Speranței, fundația care avea să schimbe viziunea asupra grijii și a felului în care pot fi tratați pacienții

cu boli incurabile. Anul 1992 este unul de referință, fiind cel în care, la Brașov, începe activitatea fundației, inițial cu o echipă mică. În timp, aceasta s-a mărit, iar organizația a inaugurat, tot la Brașov, în 2002, primul centru cu servicii integrate de acest tip din țară, în 2014 înființând un centru similar, mult mai încăpător, la București.

Speranța la timpul prezent

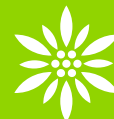
HOSPICE Casa Speranței este, în acest moment, cea mai mare fundație din România care oferă - cu titlu gratuit - servicii complete de îngrijire paliativă pacienților și familiilor lor. Fundația își desfășoară activitatea, prin cei peste 270 de angajați ai săi, în spitalele din Brașov, București și în centrul socio-medical de la Adunații-Copăceni, precum și prin intermediul echipelor mobile din Brașov, București, Zărnești, Făgăraș și Giurgiu. Serviciile HOSPICE Casa Speranței sunt adresate adulților cu diagnostice oncologice și copiilor cu boli grave, progresive, cum ar fi malformații congenitale, distrofii neuro-musculare, insuficiențe de organ. Sprijinul organizației se adresează deopotrivă familiilor pacienților luați în evidență și este adaptat fiecărei situații în parte.

În funcție de nevoile lor, pacienții beneficiază de servicii gratuite de spitalizare, îngrijire la domiciliu, servicii oferite în ambulatoriu și în centre de zi pentru adulți și copii.

Speranța se construiește!

Campania "Plușul Speranței" reprezintă apelul pentru construcția spitalului destinat îngrijirii paliative pediatrice. În România, există peste 22.000 de copii cu boli incurabile și doar 40 de paturi pentru aceștia. La un calcul matematic simplu, rezultă că 550 de copii se luptă pentru un pat de spital. Pentru a pune în context și a sensibiliza opinia publică asupra necesității uriașe, HOSPICE are în derulare campania "Plușul Speranței", iar pentru aceasta s-a creat o instalație menită să transpună cu emoție statistică și neputință: un pat de spital pe care se află 550 de ursuleți de pluș, fiecare simbolizează povestea unui copil bolnav.

"Fiecare copil are o jucărie de pluș pe care o îndrăgește și pe care o ia pretutindeni cu el. E jucăria-alinare, e jucăria-prieten-confident, e jucăria care îți dă încrederea că nu ești singur. Am remarcat că toți copiii care ajung la HOSPICE



au o relație și mai strânsă cu plușul lor, e prietenul alături de care trec prin greutăți, e cel care îi încurajează - tăcut, dar gata oricând să le ofere îmbrățișarea pufoasă. De aici ideea ca patul să fie plin de plușurile copiilor care acum sunt pe listele de așteptare", precizează Mirela Nemțanu, CEO HOSPICE Casa Speranței.

Instalația mobilă a fost lansată în iulie la Cercul Militar, printr-un "treasure hunt" la care au participat influenceri și oameni din mass-media. "Ne-am dorit ca, încă din momentul lansării, să îi ajutăm pe ambasadori și pe partenerii media să se conecteze emoțional cu inițiativa HOSPICE. Fiecare echipă de influenceri a primit un ursuleț de pluș pe care trebuiau să îl ajute să se reunească cu copilul de care s-a pierdut. Urmând indiciile pregătite de noi, ei au pornit pe un traseu prin centrul Bucureștiului prin care au aflat frânturi din povestea adevărată a unui copil aflat în grija HOSPICE și a ursulețului său. Această călătorie i-a purtat pe influenceri spre patul de spital al instalației, unde ei ar fi trebuit să îl lase pe Binișor - ursulețul de pluș. Ajunși acolo, ei au descoperit că pe patul de spital se înghesuie deja 550 de jucării de pluș și că ursulețul lor nu mai are loc. Acest exercițiu de empatie a reușit să-i aducă și mai aproape de cauză și să simtă cu adevărat cât de necesară este construcția Spitalului Speranței", povestește Tiberiu Coman, Brand & Communication Manager, HOSPICE Casa Speranței.

De la începutul lunii august și până la sfârșitul lunii septembrie poate fi văzută și fotografiată în Piața Universității din București. Trecătorii pot scana codul QR prezent pe instalație pentru a dona sau pot trimite SMS cu textul TIMP la 8864.

"Când închizi ochii și-ți imaginezi 550 de copii bolnavi care își așteaptă rândul pentru un pat de spital, obții o imagine greu de procesat din punct de vedere emoțional. O imagine de la care mulți oameni și-ar întoarce privirea sau ar trece mai repede de ea într-un newsfeed. De aceea, am căutat o cale de a traduce această realitate dură în note blânde și ludice. Patul de spital cu 550

de ursuleți devine simbolul luptei pe care o duc copiii, părinții și personalul medical implicat în îngrijirea paliativă. O imagine puternică, memorabilă care poate schimba echilibrul în lupta pentru construcția Spitalului Speranței. Dar și în lupta pe care o ducem noi, cei de la comunicare - căci cu siguranță, în această perioadă sunt mai mult de 550 de mesaje publicitare, despre alegeri, campionate sau competiții sportive care se luptă pentru un loc în mintea oamenilor", mai precizează Tiberiu Coman.

Construcția Spitalului Speranței, calea prin care statistica și destinele se schimbă

Pe lângă obiectivul de a atrage atenția asupra cifrelor care plasează România în topul țărilor care spulberă speranța copiilor cu boli incurabile, campania Plușul Speranței are și rolul de a atrage atenția asupra celui mai recent și măreț obiectiv HOSPICE: construcția spitalului destinat îngrijirii paliative pediatrie la Adunații-Copăceni, acolo unde în prezent funcționează un centru socio-medical.

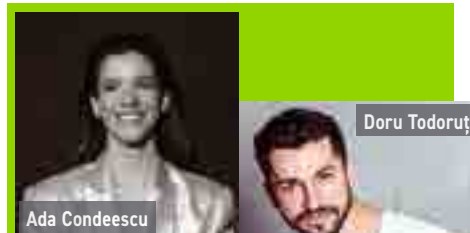
Oricine poate susține construcția spitalului. Prin urmare, cei care vor să se implice în continuare sau care vor să înceapă să susțină această construcție, pot sponsoriza sau pot dona prin următoarele modalități:

PERSOANE FIZICE

- Donație online pe <https://www.hospice.ro/doneaza/>
- SMS la 8864 cu textul TIMP pentru o donație lunară de 4 euro
- Donarea zilei de naștere pe <https://www.hospice.ro/daruiește-ziuă-ta/>

COMPANII

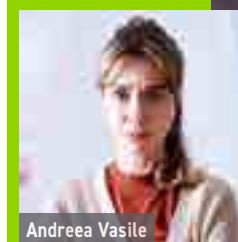
- Redirecționarea a 20% din impozitul pe profit/venit (trimestrial).



Ada Condeescu



Doru Todoruț



Andreea Vasile

Amalia Enache, Andreea Vasile, Ada Condeescu și Doru Todoruț - Ambasadorii HOSPICE Casa Speranței

Tiberiu Coman, Brand & Communication Manager, HOSPICE Casa Speranței:

"De-a lungul timpului, numeroase persoane publice au susținut campaniile și au participat la evenimentele organizate de HOSPICE. Trăim într-o lume în care atenția oamenilor a devenit una dintre cele mai valoroase resurse. Timpul petrecut în fața unui display crește pe zi ce trece, iar micile și marile ecrane sunt mai aglomerate de mesaje publicitare ca niciodată. În calitate de ONG, ne este imposibil să concurăm cu investiția publicitară a brandurilor și deci, trăim într-o lume în care mai multă lume știe despre premiile oferite într-o promoție de vară decât despre realitatea îngrijitoare cu care se confruntă peste 192.000 de români, ce au nevoie de îngrijiri paliative. De aceea, avem nevoie de vocile puternice ale ambasadourilor, influencerilor sau vedetelor, care au puterea de a ne aduce în newsfeedurile oamenilor, de a capta atenția lor și de a mobiliza. Ne bucurăm mereu și suntem recunoscători că în comunitatea HOSPICE se află atât de mulți oameni bine intenționați care ne ajută să promovăm campaniile, care se implică în inițiativa noastră și care scriu alături de noi povestea fundației. Amalia Enache, Andreea Vasile, Ada Condeescu și, cel mai recent, Doru Todoruț sunt persoanele publice care susțin HOSPICE din rolul lor de ambasador".





Rezultate înregistrate de fundație în cele peste trei decenii de activitate

- În medie, peste 5.000 de pacienți beneficiază anual de serviciile HOSPICE acordate în spitale, în ambulatoriu sau la domiciliul pacientului;
- Specialiștii HOSPICE au contribuit decisiv la apariția Legii nr. 39/2005, care facilitează accesul pacienților la tratamentul medicamentos pentru controlul durerii;
- HOSPICE Casa Speranței a primit distincția SPITALUL ANULUI în România, la finalul anului 2021, din partea Juriului Internațional al Romanian Healthcare Awards;
- Impactul serviciilor HOSPICE a ajuns dincolo de orașele în care există centrele fundației sau echipe mobile (București, Brașov, Făgăraș, Zărnești, Adunații Copăcenii). În 2023, HOSPICE a oferit ajutor pentru pacienți din 38 de județe;
- De 32 de ani, HOSPICE Casa Speranței dezvoltă îngrijirea paliativă la nivel național și internațional prin informare, prin programe educaționale dedicate profesioniștilor, pacienților și comunității și prin îmbunătățirea legislației în materie. Specialiștii fundației au oferit peste 32.000 de sesiuni de instruire pentru profesioniștii din sistemul medical și social din România;
- Din 2003, HOSPICE Casa Speranței este Centru de Excelență și model în îngrijirea paliativă și educație pentru Europa Centrală, de Est și Asia;
- În 2023, fundația a primit din partea Președintelui României Ordinul Meritul pentru Promovarea Drepturilor Omului și Angajament Social în grad de "Comandor".





"Ne propunem să construim! Spitale și speranțe!"

Mirela Nemțanu, CEO HOSPICE Casa Speranței, are un obiectiv major, definit de ea însăși astfel: "Ne propunem să construim! Spitale și speranțe! Și să ne asigurăm că oricine are nevoie de paliative în țara noastră, indiferent unde locuiește, de unde provine și cine este, va beneficia de aceasta. Pentru că paliativa este un drept uman și nimeni nu trebuie privat de acesta!"

- Care sunt principalele repere în cei peste 30 de ani de activitate în România și care considerați că sunt cele mai mari realizări ale organizației, la nivel național?

- Este foarte greu să rezum peste 32 de ani de activitate, pentru că suntem o fundație complexă, care a introdus conceptul de îngrijire paliativă, care a schimbat sistemul și paradigma. Nu știu dacă mai există în țara noastră o organizație care nu doar că a inițiat un nou tip de serviciu, în cazul nostru paliativa, dar a și dezvoltat întreg domeniul dincolo de propria activitate. Prin programe educaționale, prin inițierea și îmbunătățirea legislației și prin sprijin concret acordat profesioniștilor medicali, dar și instituțiilor publice și neguvernamentale, HOSPICE a contribuit în mod foarte direct la nașterea altor servicii de îngrijiri paliative în România și continuă să fie alături de aceste servicii chiar și în prezent.

Dacă vorbim despre realizări, cea mai importantă o reprezintă schimbarea destinului prin alinarea suferinței pentru peste 50.000 de pacienți, adulți și copii cu boală incurabilă, dar și pentru peste 100.000 de aparținători. Am reușit, în toți acești ani, să schimbăm legislația, să devenim o voce puternică de care autoritățile să țină cont în elaborarea legilor în domeniu. Și un astfel de moment este în 2005, atunci când HOSPICE a contribuit decisiv la schimbarea legislației privind prescrierea opioidelor pentru controlul durerii, ceea ce a devenit Legea nr. 39/2005. Această lege a generat un impact substanțial în viața pacienților cu durere necontrolată, întrucât orice medic, de orice specialitate, poate în prezent să prescrie medicație opioidă pentru terapia durerii. Au urmat alte realizări cel puțin la fel de spectaculoase, care au generat schimbare socială în România: inițierea programului educațional de atestat în îngrijiri paliative pentru medici (program care se desfășoară neîntrerupt de peste 20 de ani), inițierea primului și singurului program masteral multidisciplinar în paliativă, în cadrul Facultății de Medicină din Brașov, în urmă cu 14 ani; inițierea evaluării nevoii de paliativă și servicii specializate în România, evaluare care a stat la baza legislației dedicate domeniului nostru (Ordinul nr. 253/2018).

Impactul extraordinar al organizației noastre la nivelul sistemului medical din România, paradoxal dar nesurprinzător, a fost recunoscut întâi la nivel internațional. În 2014, Organizația Mondială a Sănătății și Alianța Mondială pentru Hospice și Îngrijiri Paliative, au evidențiat HOSPICE Casa Speranței drept model internațional de promovare a paliativei în sistemul public de sănătate, de către o

organizație neguvernamentală, într-un mediu cu resurse limitate. Recunoașterea valorii, a eforturilor permanente, a îndeplinirii misiunii, a venit și prin primirea titlului de Spitalul Anului, recunoaștere oferită de Romanian Healthcare Awards.

- Cum a evoluat activitatea HOSPICE în 2023 și în prima jumătate a anului 2024?

- În anul 2023 am înregistrat un record în ceea ce privește numărul de pacienți de care am avut grijă și răspândirea lor națională: în cele două centre HOSPICE, din București și din Brașov, am avut internați peste 5.500 de pacienți veniți din 38 de județe ale țării! Este anul în care președintele României conferă Ordinul Meritul pentru Promovarea Drepturilor Omului și Angajament Social în grad de "Comandor" Fundației HOSPICE Casa Speranței - cea mai înaltă recunoaștere pe care o persoană juridică o poate primi în România. Și, foarte important, este anul în care am beneficiat de una dintre sponsorizările record: OMV Petrom a finanțat cu 7,2 milioane de euro costurile operaționale aferente anului 2023, în beneficiul miilor de pacienți, ceea ce ne-a permis să ne concentrăm eforturile de strângere de fonduri pentru un obiectiv mare: construirea spitalului destinat îngrijirii paliative pediatrice de lângă București. Iar în 2024 am accelerat eforturile colective pentru strângerea acestor fonduri.

- Ce planuri aveți pentru a doua jumătate a acestui an și pentru 2025?

- Eforturile noastre se concentrează pe două direcții: în primul rând, menținerea serviciilor derulate în toate locațiile noastre și în toate orașele pe care le acoperim, iar acesta este un efort care ne capacitează tot mai multe resursele de la an la an, deoarece avem tot mai mulți pacienți. Cuvântul cheie în care plăsmuim 2025 este CONSTRUCȚIE.

- În ce programe/proiecte/campanii sunteți implicați în această perioadă?

- Cel mai mare dintre obiectivele curente este construcția celui de al treilea spital al nostru, de data aceasta destinat exclusiv îngrijirii paliative pediatrice, astfel că simt nevoia să amintesc de o campanie tare dragă aflată în derulare, campanie care constat și îmi doresc să aibă rezultate semnificative. Să funcționeze ca o portavoce, pentru că avem nevoie ca mesajele acesteia să ajungă la cât mai multe persoane care să rezoneze cu apelul. Este vorba de campania Plușul Speranței, prin care ne dorim să transmitem niște cifre absolut îngrijorătoare: peste 22.000 de copii din România au nevoie de îngrijire paliativă, iar pentru ei, la nivel național, sunt disponibile doar 40 de paturi. Astfel, matematic, rezultă că 550 de copii se luptă pentru un pat! Nu doar că ne dorim să atragem atenția asupra acestor cifre, nu suntem doar observatori ai unui fenomen, ci venim cu o soluție capabilă să degrezeze sistemul: construcția Spitalului Speranței. Pentru perioada următoare, ne dorim să rămânem o forță, un aliat al celor lipsiți de speranță, ai celor vulnerabili, care au atât de mare nevoie de noi.



- Cum pot contribui companiile pentru a sprijini aceste proiecte?

- Fondurile cu ajutorul cărora noi facem bine provin de la oameni de bine, oameni care au înțeles cauza noastră, rezonează cu ea și ne ajută de fiecare dată prin donații sau sponsorizări. Avem sprijinul mediului de business, dar întotdeauna e loc de mai mult, de mai mult bine. Companiile se pot alătura sponsorizând 20% din impozitul pe profit al trimestrului în curs. Toate informațiile cu privire la modul în care poate fi susținută activitatea HOSPICE se găsesc pe website-ul hospice.ro. Sigur, sprijinul financiar este de bază, dar ne-am bucurat și ne vom bucura întotdeauna atunci când firmele își implică angajații în activități de voluntariat, de CSR, la evenimentele sportive etc.

- Ce impact are contextul actual (inflație, incertitudine, estimări de decelerare a economiei etc.) asupra activității HOSPICE?

- Sigur, am avea nevoie de predictibilitate. Cine nu are?! Dar toate contextele și instabilitățile anterioare (crize financiare, epidemii, război) ne-au învățat lecția adaptării și a identificării rapide de noi și noi soluții. Suntem optimiști și încrezători că avem forțele necesare pentru a depăși orice context nefavorabil. Mergem mai departe cu toate pânzele sus. Perioada actuală aș caracteriza-o mai degrabă în termeni de stabilitate.

- Care sunt cele mai mari provocări cu care vă confrunțați, în acest moment, la nivel de organizație?

- Aș spune că provocările pe care le avem în față și pe care încercăm să le depășim cu perseverență și, nu de puține ori cu creativitate, țin de asigurarea surselor de finanțare care să ne permită, în continuare, să asigurăm servicii gratuite pentru pacienți. O altă provocare foarte serioasă ține de recrutarea profesioniștilor medicali. Aceasta, sigur, este o provocare a întregului sistem medical, public, privat sau neguvernamental. Pentru noi, este la fel de important este să recrutăm persoane cu o pregătire profesională solidă, care să aibă și ceva în plus, greu de cuantificat - puterea de a lucra într-un domeniu greu, în care te confrunți cu fragilitate, suferință, traume și moarte zi de zi. (O.V.S.)

KUMA - 25 DE ANI DE EXCELENȚĂ

KUMA Romania, subsidiară a Kuma A.S. din Danemarca, sărbătorește în acest an 25 de ani de excelență în industria conceptelor pentru baie și bucătărie.



Compania și-a consolidat poziția de lider în producția și exportul de concepte de înaltă calitate, specializându-se în lavoare și blaturi personalizate care îmbină designul nordic cu inovația și sustenabilitatea.

KUMA a fost una dintre primele firme scandinave care au intrat pe piața din România. În 1999, KUMA a început producția la Câmpina, jud. Prahova, dezvoltându-se treptat și ajungând în 2006, în urma unei investiții de tip greenfield în Bănești, să funcționeze într-o facilitate de producție modernă.

Concepte durabile pentru băi și bucătării

Într-o perioadă în care ceramica și porțelanul dominau, KUMA a avut curajul de a crede într-o soluție diferită și durabilă pentru proiectele de amenajări interioare, introducând pe piața românească conceptele din compozit pentru baie.

Conceptele KUMA demonstrează rezistență în timp, cu o durată de viață de peste 20 de ani, și se disting prin calitatea superioară, dovedită prin certificările emise de INTERTEK Group Plc - o companie recunoscută la nivel internațional. Lavoarele KUMA conțin până la 80% materiale naturale de cea mai bună calitate, de proveniență locală, iar toate materialele au certificate de calitate și conformitate.



KUMA - partener de încredere, cu un portofoliu vast de proiecte



Angajamentul pentru excelență și colaborarea cu arhitecți și designeri au permis dezvoltarea de soluții personalizate atât pentru spații private, cât și publice. De la clădiri rezidențiale la proiecte de anvergură precum HoReCa, birouri, mall-uri, școli, aeroporturi, spitale, vase de croazieră - KUMA dezvoltă concepte durabile care pun în valoare spațiile prin eleganță și funcționalitate.



Excelență în designul nordic

Compania se remarcă prin flexibilitatea și capacitatea sa de a inova în design, răspunzând oricărei solicitări - de la lavoare standard, economice, la produse speciale care oferă opțiuni multiple în ceea ce privește forma, dimensiunile și culorile, până la gama CUSTOM-MADE, care include soluții cu grad înalt de personalizare.

Lavoarele și blaturile KUMA sunt produse durabile, reprezentând economie de costuri pe termen lung și, în același timp, grijă față de mediu. Realizate din materiale compozite, conceptele KUMA redefinesc limitele posibilităților, oferind o alternativă convingătoare la opțiunile ceramice clasice.



Echipa KUMA

În procesul dezvoltării produselor KUMA, angajații sunt încurajați să propună și să gestioneze proiecte de design de mare complexitate, fiind stimulați să găsească soluții inovatoare. KUMA reprezintă un mediu de lucru motivant, conceptele fiind rezultatul unui efort colectiv, ce reunește creativitatea și excelența în producție.

KUMA nu înseamnă doar produse, ci și echipe dedicate, care lucrează zi de zi cu pasiune și atenție la detalii. La KUMA, fiecare proiect reprezintă o poveste scrisă cu dragoste și profesionalism, demonstrând că frumusețea și funcționalitatea pot coexista armonios.



Certificări

Încă din 2005, KUMA a investit în certificări pentru a dovedi competența, credibilitatea și calitatea produsului oferit clientului. Fie că este vorba de inspecții și certificări, de alegerea furnizorilor de materii prime sau a partenerilor din lanțul de distribuție, KUMA se bazează în deciziile sale pe calitate și pe plus valoarea pe care o poate oferi clienților săi. Certificările KUMA pentru calitate (ISO 9001-2015), pentru mediu (ISO 14001-2015), pentru aprovizionare responsabilă (BES6001-British Environmental Standard 3.2) și pentru securitate și sănătate la locul de muncă (ISO 45001-2018) - reprezintă o carte de vizită, alături de portofoliul nostru impresionant de proiecte finalizate cu succes.

Sustenabilitate și grijă față de mediu

KUMA își consolidează continuu prezența în cadrul sectoarelor de piață existente. Pe termen lung, doar acele companii care au dezvoltat soluții durabile pentru a aborda provocările contemporane își vor menține competitivitatea. Prin urmare, sustenabilitatea este o componentă integrată în strategia corporativă și în activitățile zilnice ale KUMA. Conceptele KUMA sunt produse într-un mod responsabil, respectând cerințele de mediu, de la achiziția materiilor prime și managementul proceselor de fabricație, până la livrare. Colaborăm cu furnizori care împărtășesc aceleași valori, ne asigurăm că materiile prime sunt eco-friendly și respectăm legislația cu privire la gestionarea deșeurilor. Grijă față de mediu se reflectă și în investiția KUMA din 2023: o centrală fotovoltaică autoconsum, pentru utilizarea energiei regenerabile.



Camelia Olesen, Director Executiv:

"La KUMA România ne optimizăm produsele, reducând consumul la toate nivelurile și ne concentrăm să găsim materii prime durabile, cu amprentă de carbon redusă. Suntem în măsură să oferim partenerilor noștri posibilitatea de a calcula amprenta de carbon pentru orice produs KUMA. Scopul nostru este acela ca firma să funcționeze folosind energie regenerabilă, investind în panouri fotovoltaice - fiind într-o regiune cu aproximativ 280 de zile de soare pe an. Succesul KUMA se bazează pe trei piloni fundamentali - sustenabilitate, calitate, personalizare - inclusiv valori precum grija pentru angajați și mediu, inovație și excelență. KUMA ROMANIA continuă să fie interesată să dezvolte cooperarea cu clienții săi, oferind soluții durabile care să răspundă nevoilor lor specifice.

Întotdeauna, KUMA răspunde cu promptitudine oricăror cerințe".

Pilonii succesului KUMA în cei 25 de ani de activitate sunt calitatea produselor, competitivitatea, inovația, siguranța la locul de muncă, protecția mediului și sustenabilitatea.

KUMA - Nordic Design, Unique Certified Concepts

Dezvoltatorii privați rămân în expectativă și caută noi oportunități



Activitatea din domeniul construcțiilor este susținută, în această perioadă, aproape exclusiv de investițiile publice, în contextul în care dezvoltările private sunt afectate, în continuare, de contextul dificil de piață, marcat de inflație, dificultăți de finanțare și problemele urbanistice din marile orașe. Creșterea costurilor de finanțare are un impact major asupra întregului lanț de dezvoltare, influențând atât valoarea de construcție a clădirilor, cât și volumul de proiecte noi. În același timp, noile reglementări în materie de ESG și taxonomie creează oportunități pentru dezvoltatorii experimentați, în contextul în care predilecția cumpărătorilor și chiriașilor pentru proprietăți verzi continuă să crească. Pe termen lung, conceptul de "oraș de 15 minute" va lua amploare în domeniul dezvoltărilor imobiliare din zonele urbane, iar actuala situație din domeniul real estate conturează un viitor în care dezvoltările urbane vor fi mai puține, dar mai mari, integrate și flexibile.



Private developers remain on the lookout, searching for new opportunities

Construction activity is supported, during this period, almost exclusively by public investments, while private developments are still affected by the difficult market context, marked by inflation, financing difficulties and the urban planning problems in large cities. Rising financing costs have a major impact on the entire development chain, influencing both the value of building construction and the volume of new projects. At the same time, new ESG and taxonomy regulations are creating opportunities for experienced developers as buyers and tenants preference for green properties continues to grow. In the long term, the concept of the "15-minute city" will gain momentum in the field of real estate developments in urban areas, and the current situation in the field of real estate outlines a future in which urban developments will be fewer, but larger, integrated and flexible. An indicator of the evolution of the real estate market in the medium and long term is represented by the land market. According to the data of the consulting company Colliers, the first half of 2024 was marked on the land market rather by the completion of large transactions that started a long time ago than by the initiation of new negotiations, in the context of a rather limited interest of investors in the acquisition of lands. Retail and the residential sector remained the main growth drivers in the market. At the same time, Colliers consultants have also identified a trend of intensifying speculative interest, shown by buyers looking to acquire valuable land with long-term potential, at attractive prices, either anticipating price increases in the coming years, or waiting for a favorable stage of the market to allow the development of a successful real estate project. The offer remains generous, with numerous portfolios currently available for sale. Large plots suitable for mixed projects continue to have a significant impact in this sector. In parallel, residential developers have directed their efforts mainly to Bucharest and its peripheral areas, as well as to major cities in the country, but acquisitions are difficult.

Un indicator al evoluției pieței imobiliare pe termen mediu și lung este reprezentat de piața terenurilor. Potrivit datelor companiei de consultanță Colliers, prima jumătate a lui 2024 a fost marcată pe piața terenurilor mai degrabă de finalizarea unor tranzacții mari începute cu mult timp în urmă decât de inițierea de noi negocieri, în contextul unui interes destul de limitat al investitorilor pentru achiziții de terenuri. Retailul și sectorul rezidențial au rămas principalii factori de creștere pe piață. În același timp, consultanții Colliers au identificat și o tendință de intensificare a interesului speculativ, manifestat de cumpărători care urmăresc să achiziționeze terenuri valoroase cu potențial pe termen lung, la prețuri atractive, fie anticipând creșterea prețurilor în următorii ani, fie așteptând o etapă favorabilă a pieței care să permită dezvoltarea unui proiect imobiliar de succes.

Oferta rămâne generoasă, cu numeroase portofolii disponibile la vânzare în prezent. Dezvoltatorii de retail își mențin activitatea intensă la nivel național, concentrându-se atât pe construcția parcurilor de retail, cât și pe magazine stand alone operate de marii retaileri. Terenurile mari, potrivite pentru proiecte mixte, au în continuare un impact semnificativ în acest sector. În paralel, dezvoltatorii rezidențiali și-au direcționat eforturile în principal către București și zonele sale periferice, precum și către marile orașe din țară, dar achizițiile se dovedesc greu de finalizat din cauza incertitudinii sau a blocajelor din zona urbanistică. Din aceleași motive, unii dintre aceștia au decis să vândă o parte sau tot portofoliul de terenuri pentru a-și concentra resursele asupra proiectelor în desfășurare sau asupra altor sectoare de business.

Alți investitori, precum CPI, își îndreaptă atenția către noi oportunități/piețe. De altfel, unele din cele mai semnificative tranzacții din prima parte a anului implică vânzarea a două terenuri deținute de CPI: fosta platformă industrială Rocar, securizată de One United Properties (acum în curs de finalizare), și un teren de 6 hectare în Sisești, cumpărat de Prima Development Group.

În ultimul an, s-a văzut o diferență clară între terenurile urbanizate, în locații bune și foarte bune, și cele marcate de incertitudini privind autorizarea sau într-o locație neatractivă. Terenurile cu potențial bun continuă să atragă interes semnificativ, iar dacă dețin documentația urbanistică dorită de dezvoltatori, se vând la prețul cerut, fără nicio reducere, de unde rezultă că investitorii sunt pregătiți să demareze proiecte noi și au puterea financiară să o facă.

Consultanții Colliers anticipează un rezultat solid pentru piața terenurilor în 2024, dar și în anii următori, datorită interesului atât din partea investitorilor cu tradiție din piață, cât și a unor noi jucători. Lucrările importante în derulare acum în zona de infrastructură în multe părți ale țării contribuie, de asemenea, la creșterea interesului pentru noi proiecte imobiliare în zone noi care apar pe radarul investitorilor. Finalizarea secțiunii sudice a autostrăzii de centură a Bucureștiului (A0) și cea a autostrăzii care va lega Ploiești de Pașcani, ambele programate pentru anul viitor, au adus deja un val de interes pentru proiecte industriale și logistice pe aceste trasee. Aceste dezvoltări de anvergură vor stimula creșterea economică și vor crea locuri de muncă, atrăgând astfel și alte tipuri de proiecte imobiliare, cum ar fi cele din retail și rezidențial.

Licitație de 119 milioane euro pentru construcția Arenei multifuncționale Dinamo

Compania Națională de Investiții (CNI) a publicat în cadrul SEAP anunțul de participare la licitația pentru construcția noului stadion Dinamo București, ce va fi ridicat pe în locul fostei arene din Șoseaua Ștefan cel Mare nr. 7-9. Valoarea estimată a lucrărilor este de 587,7 milioane de lei (circa 119 milioane de euro), fără TVA, iar durata de implementare ajunge la 92 de luni, din care 7 luni pentru proiectare și 25 pentru execuție - inclusiv două luni pentru desființarea construcțiilor existente pe amplasament. Perioada de garanție este de 60 de luni. Noul complex multifuncțional Dinamo va fi construit pe un teren cu suprafața de 66.571 mp și va include un



stadion (P+4E), un corp perimetral (P+1E), un turn pentru heliport și un portic pentru acces (la intrarea din Ștefan cel Mare) ce va avea aceeași formă semirotundă pentru a face păstra memoria vechii arene, istorice. Obiectivul va dispune, pe lângă un stadion nou, cu 25.059 de locuri, de spații complementare pentru sport (săli de box cu trei ringuri, de haltere, de judo, de lupte, de gimnastică, de fitness și de scrimă), vestiare și spații conexe pentru personal, pentru cantonamente, pentru spectatori, pentru presă, transmisi TV, depozitari și alte spații tehnice aferente întreținerii clădirii, dotări sanitare și facilități pentru persoane cu dizabilități locomotorii, precum și peste 300 de locuri pentru parcare și un hotel cu 40 de camere. Stadionul va fi dimensionat în conformitate cu cerințele aplicabile prin regulamentul de acreditare UEFA pentru nivelul 4, îndeplinind inclusiv exigențele superioare acestui standard. Studiul de fezabilitate aferent proiectului a fost elaborat de asocieria Profesional Construct Proiectare - Lucian Simion Arhitectură, iar studiul geotehnic, de Geosond. Studiul de energie alternativă și raportul NZEB au fost întocmite de Energy-Instal Consulting.



Credit BERD de 26 milioane euro pentru dezvoltarea unui depozit Altex de 55.000 mp

Altex România își propune să contracteze un nou împrumut de la Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), în valoare de 26,25 milioane de euro, pentru construcția unui depozit de 55.000 mp în apropierea Bucureștiului. Dacă va fi aprobat, creditul va fi acordat pe o perioadă de 8 ani, cu o perioadă de garanție de 1,5 ani, și va acoperi 70% din investiția totală, evaluată la 37,5 milioane de euro. Diferența ar urma să fie asigurată de Altex din fonduri proprii. Instituția financiară internațională discută pe 11 septembrie 2024 acordarea acestei finanțări. Potrivit BERD, proiectul Altex este tip greenfield, depozitul urmând a fi dezvoltat de la zero, și va fi cel mai mare activ care va obține certificat de clădire verde, finanțat de instituție. Proiectul include și instalarea de panouri fotovoltaice. Proiectul Altex va

susține extinderea afacerii, în special pe segmentul online. Altex a mai apelat la BERD și pentru finanțarea proiectului de extindere a centrului logistic pe care îl deține în comuna Dragomirești Vale, cu peste 37.000 mp, investiție totală de 17 milioane de euro. Valoarea creditului BERD, acordat în 2020, este de 12 milioane de euro.



Concelex va moderniza cu 26 milioane euro Patinoarul "Mihai Flamaropol"

Asocieria formată din companiile Concelex și Concelex Engineering a câștigat licitația pentru refacerea și modernizarea Patinoarului Artificial "Mihai Flamaropol" și realizarea de spații adiacente necesare desfășurării activităților sportive și de agrement. Valoarea de atribuire a contractului este de 128,9 milioane de lei (26 milioane de euro), fără TVA, iar durata de implementare a acestuia este de 24 de luni. Din echipa de proiect fac parte, ca subcontractanți, companiile Quadratum Architecture, Addict Engineering, International Cooling Systems, Focus Security Systems, Con Gaz Prest, Conelectro Service, EZ Project AG, Arcadia AEN Architecture & PM (terț și subcontractant) și Schindler România. Contractul include și serviciile de revizuire, actualizare și completare a documentației proiectului, elaborată inițial de asocieria Arcadia Engineering - UTI - Webuild (Astaldi). Compania VEGO a oferit servicii de consultanță tehnică pentru demararea proiectului. Complexul Flamaropol va avea o capacitate de 3.100 de locuri și 110 locuri de parcare, fiind alcătuit dintr-o arenă sportivă și un centru multifuncțional sportiv și de agrement. Arena sportivă va avea toate facilitățile necesare, patinoar artificial, instalație de gheață, sală de conferințe, spații tehnice și pentru depozitare, vestiare pentru sportivi și arbitri; cabinet medical și pentru prim ajutor. Centrul multifuncțional sportiv și de agrement va fi format din: bazin de înot, sală de sport, spații pentru relaxare, întreținere și recuperare, spații pentru masaj hidro-termo terapie, escaladă indoor și outdoor, spații comerciale și pentru alimentație publică, spații pentru promovarea vizuală a sporturilor pe gheață și a evenimentelor organizate.

STC Partners va investi 35 milioane euro în ansamblul rezidențial Quartier Ferdinand

Dezvoltatorul imobiliar STC Partners a finalizat achiziția unui teren pe Bd. Ferdinand, în zona Foișorul de Foc, din București, unde va dezvolta ansamblul rezidențial Quartier Ferdinand, în urma unei investiții estimate la aproape 35 milioane de euro. Terenul, cu o suprafață de 4.400 mp, este situat pe Bd. Ferdinand nr. 72-78 din Capitală și a fost recent cumpărat de la familia Olaru, printr-o achiziție



în valoare de 7,2 milioane de euro. Proiectul beneficiază deja de autorizație de construcție. "Ne bucurăm să adăugăm încă un proiect de excepție în portofoliul nostru, unde - așa cum v-am obișnuit - standardele de dezvoltare sunt alinate unui stil de viață sigur, confortabil și de înaltă calitate. La fel ca în Quartier Azuga, și acest nou proiect este dezvoltat cu focus pe sustenabilitate, unde energia va fi asigurată integral de pompe de căldură și panouri fotovoltaice. Ne propunem să realizăm, astfel, unul dintre primele proiecte urbane de această dimensiune cu emisii de carbon net zero din România", a declarat Adi Steiner, Managing Partner STC Partners. Quartier Ferdinand prevede construcția a 170 de apartamente, spații de retail stradale, parcări exclusiv subterane și amenajarea unei zone unice de recreere pe acoperiș și a unui loc de joacă pentru copii, în timp ce materialele alese vor reflecta cele mai înalte standarde de calitate. "Păstrăm patrimoniul arhitectural al zonei și vom integra un proiect modern, o nouă dezvoltare marca STC Partners în care aducem o schimbare peisajului local, pe un bulevard superb cu o istorie bogată pentru București. Construcția va începe în toamna acestui an, iar vânzările urmează să le pornim în următoarele săptămâni, întrucât o bună parte dintre clienții, partenerii și colaboratorii noștri au solicitat deja oferte", completează Andrei Ștefan, Partner STC Partners.



Bilfinger: Inginerie pentru proiectele dezvoltate de Black Sea Oil & Gas în România

Bilfinger, unul din principalii furnizori mondiali de servicii industriale, a câștigat o serie de proiecte de inginerie în cadrul acordului-cadru încheiat cu compania Black Sea Oil & Gas. Este primul proiect nou de dezvoltare pe partea de gaz-offshore în Marea Neagră construit în peste 30 de ani, prin care s-a reușit extragerea gazelor naturale din mare. Serviciile Bilfinger includ atât instalațiile onshore cât și cele offshore, care sunt capabile să producă aproximativ 10% din cererea de gaze a României în prezent, cu tendință crescătoare. Acordul-cadru a fost semnat pentru perioada 2023-2026. Bilfinger devine un

partener firesc al companiei Black Sea Oil & Gas datorită cunoștințelor sale aprofundate pe piața energetică din regiune, precum și concentrării asupra sustenabilității și eficienței în toate operațiunile sale. Echipele de experți ale Bilfinger EE (Eastern Europe) și Bilfinger ME (Middle East) au finalizat mai multe proiecte până acum, iar altele sunt în derulare. Echipele se concentrează în principal pe proiectarea de detaliu pentru incorporarea noilor sisteme de curățare prin godevilare (pig traps systems), atât pe partea de onshore cât și offshore, pe proiecte tip "as-built", în care s-a pregătit pachetul de documente pentru diferite discipline, pe baza documentațiilor pregătite corespunzător în șantier de către antreprenorul general, precum și pe obținerea autorizațiilor și documentațiilor tehnice pentru partea de onshore și offshore, în conformitate cu legislația locală. "Suntem mândri de realizările echipei noastre și vom continua să oferim clienților doar cele mai bune servicii de inginerie, cu eficiență, flexibilitate și accent pe soluțiile durabile. Așteptăm cu nerăbdare noi oportunități de cooperare cu Black Sea Oil & Gas", a declarat Florin Prunaru, Process Engineering Director al Bilfinger Engineering în România.



Concelex a început lucrările la noua clădire a Spitalului "Mama și Copilul", Constanța

Primăria Municipiului Constanța a început execuția de lucrări în cadrul proiectului care prevede construcția unui corp de clădire pentru departamentul sănătatea mamei și copilului, în cadrul Spitalului Clinic Județean de Urgență "Sf. Apostol Andrei Constanța". Antreprenor general a fost desemnată asocieria Concelex - Concelex Engineering - Palex Construcții Instalații - Concrete & Design Solutions. Valoarea contractului de proiectare și execuție este de 402,5 milioane de lei, termenul de finalizare a investiției fiind stabilit în iunie 2026. Din echipa de proiect mai fac parte, ca subcontractanți, MC General Construct Alfa, CES Consulting Services, Hospital Technical Solutions, Octagon Fundații Speciale, Schindler România, Con Gaz Prest, Quadratum Architecture, Sight Control și Ez Project Ag. Senaria va furniza servicii de supervizare (management de proiect & dirigenție de șantier). "Utilajele echipei de specialiști execută primele săpături arheologice, un pas necesar pentru a pregăti terenul pentru viitoarea construcție. Se încheie astfel o etapă de planificare și începe un nou capitol, unul plin de provocări, dar care, cu siguranță, va aduce mari satisfacții și realizări în viitor", au transmis reprezentanții Primăriei Municipiului Constanța. Noua clădire va găzdui secțiile de Obstetrică - Ginecologie I și II, Neonatologie, Pediatrie și Chirurgie-Ortopedie Pediatrică, precum și

două unități primiri urgente: UPU Pediatrie, UPU Obstetrică/Ginecologie. Noul spital va avea un număr total de 365 de paturi, din care 247 pentru spitalizare continuă, 79 pentru spitalizare de zi și 39 pentru ATI, precum și două blocuri de operații, cu un număr total de 8 săli. În plus, vor fi amenajate 110 locuri de parcare noi, majoritatea la nivelurile subterane ale clădirii. Proiectul a fost depus pentru obținerea finanțării în cadrul PNRR, Componenta C12 - Sănătate, contractul de finanțare fiind semnat la data 20 aprilie 2023. Investiția se ridică la valoarea totală de 866,84 milioane de lei (inclusiv TVA).



Construcția noului terminal JT Grup Oil de 25 milioane euro este în grafic

JT Grup Oil SA investește circa 25 milioane de euro în dezvoltarea JT Terminal, cel mai nou și modern terminal privat de produse petroliere lichide construit în România în ultimii 50 de ani, care va opera produse specifice precum motorină, biodiesel și bitum, cu scopul final de a le distribui pe piața internă și externă de carburanți. Proiectul va fi amplasat în incinta Portului Constanța Nord, zona fluvio-maritimă, dana 97, parcela 51. Conectat pe cale ferată și rutieră la infrastructura portuară și națională, proiectul va dispune de 8 rezervoare cu o capacitate de stocare totală de 31.500 de tone și va gestiona barje cu o capacitate de la 3.000 până la 9.000 de tone, 16 vagoane în același timp, pe două linii ferate paralele, și câte 20 cisterne simultan în zona de încărcare și descărcare. La începutul lunii august 2024, din numărul total de opt rezervoare de carburant unul era finalizat integral, două în proporție de 90%, unul ajunsese la 50% și cel de-al patrulea la 15% din execuție. Următoarele trei rezervoare vor fi finalizate la termen, până la finalul lunii decembrie 2024. Potrivit datelor JT Oil SA, într-o etapă ulterioară, se va realiza montajul instalațiilor urmat de probele tehnologice și se va pune în funcțiune terminalul. Toate materialele de construcții sunt achiziționate deja și achitate furnizorilor. De asemenea, instalațiile de proces sunt contractate și sunt în curs de livrare. Infrastructura necesară pentru conectare la calea ferată, auto și navală este deja dezvoltată. În acest moment, se așteaptă lucrările de conectare ce vor fi realizate de Compania Națională Administrația Porturilor Maritime (CN APMC) SA. De asemenea, clădirea destinată centrului de comandă și control a fost ridicată și urmează să fie dotată cu mobila și aparatura necesare. Capacitatea de încărcare/descărcare a terminalului pe oră este de maximum 1.000 de tone pentru nave, 700 de tone pentru trenuri și 700 de tone pentru cisterne. Lucrările de construcții sunt realizate de o asocierie formată din companiile Klaus Industrial (lider),

Project Management Portfolio Consulting și General Trust Argeș, având ca subcontractori societățile Moldocor, Bawi Construction (fosta Wiebe România), Romwclean Construct, Coni, PHI Electro Distribution, Yokogawa Europe BV Olanda Sucursala România, SAV Incons, Partener Construct General și Roengg Consulting. Proiectant general în etapa documentațiilor este compania Depac Fellows Constanța.



Penny începe lucrările la noul depozit de 35 milioane euro din Mihăilești, Giurgiu

Penny România a început lucrările la cel mai nou depozit din țară, pe care îl va construi în Mihăilești, județul Giurgiu, în urma unei investiții de 35 milioane de euro. Acesta va fi cel de-al cincilea depozit Penny din România, după cele din Ștefănești de Jos, Turda, Bacău și Filași. Lucrările vor fi finalizate în cursul anului 2025 și în cadrul noului depozit vor lucra aproximativ 200 de persoane. Clădirea se va întinde pe o suprafață de 22.000 mp la sol, pe un teren de 120.000 mp. Depozitul va avea instalate panouri fotovoltaice și va respecta în întreg fluxul operațional cele mai înalte standarde de sustenabilitate ale grupului REWE. Încălzirea va fi asigurată prin recuperarea de căldură de la frig (în funcție de disponibilitate), dar și prin pompe de căldură de la sistemul de frig industrial, astfel încât noul depozit va atinge neutralitatea CO₂ la nivel de încălzire. Neutralitatea CO₂ va fi atinsă și la nivelul răcirii ambientale, pentru care nu va fi folosit freon, ci doar apa rece generată de sistemul de frig industrial. "România este o piață importantă pentru noi, de aceea ne-am planificat investiții de peste un miliard de euro până în 2029, în principal prin extinderea rețelei de magazine până la un total de 619 magazine Penny și 6 centre logistice. Începerea lucrărilor la cel de-al cincilea depozit Penny din țară este un pas important în această direcție. Am ales strategic să construim noul depozit în Mihăilești, județul Giurgiu, datorită potențialului de expansiune și a infrastructurii rutiere existente, cu obiectivul ca acesta să deservească, odată funcțional, 70 de magazine până la finalul anului 2025 și 100 de magazine până la finalul lui 2027", a declarat Daniel Gross, CEO Penny România.

Diamante Ventures va construi în Craiova 17 blocuri P+10E până în decembrie 2028

Licitația pentru concesionarea terenului în vederea construirii de locuințe pe strada Caracal nr. 152 din Craiova a fost adjudecată de firma Diamante Ventures LTD, din Marea Britanie. O parte din terenul pe care Primăria Municipiului Craiova a demarat procesul de realizare a unui nou cartier a fost transmisă în folosință



către Agenția Națională pentru Locuințe (ANL), mai exact 27.792 mp, și în luna august s-a finalizat procedura pentru cealaltă suprafață de teren, împreună cu 17 structuri existente aflate la stadiul de fundații și radier. Firma Diamante Ventures LTD are obligația de a finaliza cele 17 blocuri până la sfârșitul anului 2028. Regimul de înălțime al blocurilor va ajunge până la P+10E. Concesionarul va acoperi în întregime costurile construcțiilor executate și va achita Primăriei Craiova o redevență anuală, ce se va face ca venit la bugetul local, iar în contravaloarea structurilor existente pe teren, concesionarul va transmite în proprietatea Municipiului Craiova cel puțin un număr de 50 de unități locative, compuse din două camere de locuit, cu dependențele, dotările și utilitățile necesare. Tot până în anul 2028 are obligația de a finaliza celelalte clădiri de locuințe colective și ANL. Construcțiile deja existente pe această suprafață de teren cedată către ANL sunt mai avansate, unele dintre ele ajungând și la P+5E. Primăria Craiova a preluat inițial terenul în anul 2014, din domeniul public al statului, cu scopul de a construi un cartier de locuințe. După concesionarea către un investitor privat care a realizat parțial lucrările, contractul de concesiune a fost reziliat în 2017, iar toate imobilele au intrat în proprietatea Municipiului Craiova. Ulterior, terenul a fost transferat înapoi la MAPN. Prin Hotărârea de Guvern nr. 836 din 8 septembrie 2023, amplasamentul a fost preluat din nou din domeniul public al Municipiului Craiova, pentru a asigura finalizarea construcției de locuințe.



3TI asigură proiectare și supraveghere lucrări la Centrul de Arși Grav Târgu Mureș

3TI Progetti, companie italiană de inginerie și consultanță în domeniul construcțiilor, asigură serviciile de proiectare și supraveghere a lucrărilor de construcție a noului Centru de Arși Grav din Târgu Mureș, clădire aflată în execuție. Pe șantier, lucrările au început în martie 2024 și înaintează cu rapiditate. În prezent se execută fundația. "Pe teren, Andrea Piacenti, Senior Partner 3TI Progetti și Directorul

Diviziei Infrastructură & Energie, și Alice Sallustro - arhitect 3TI, au furnizat serviciile de proiectare și continuă cu asistența tehnică în timpul construcției acestui proiect ambițios, care va transforma zona Târgu Mureș", au transmis reprezentanții 3TI Progetti. Antreprenor general este asocieria YDA Înșaat Sanayi ve Ticaret AŞ din Turcia - Synergy Construct București. Bugetul total al investiției este de 322,6 milioane de lei (circa 65 milioane de euro), fără TVA, finanțarea fiind asigurată cu sprijinul Băncii Mondiale. Clădirea Centrului de Arși de la Târgu Mureș (S+P+4E+E5 tehnic) va avea o suprafață desfășurată de 24.577 mp, și va fi edificată în incinta Spitalului Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș. Noul centru va cuprinde 5 paturi pentru pacienți critici, 10 paturi pentru terapie intermediară și pentru microchirurgie și chirurgie reconstructivă, secție ATI cu 57 de paturi și 25 de săli de operații distribuite pe două etaje. Investiția mai prevede realizarea unei pasarele pentru conectarea principalelor departamente din spital (UPU, bloc operator, ATI), astfel încât unitatea spitalicească să se încadreze în categoria de Spital Regional de nivel de competența 1A. Proiectul face parte dintr-un program guvernamental derulat de Ministerul Sănătății prin care vizează investiții de aproape 200 de milioane de euro în construcția de centre de tratare a marilor arși în București, Timișoara și Târgu Mureș.

Ness Proiect Europe avansează cu lucrările la noul penitenciar din Berceni, Prahova

Construcția Penitenciarului de maximă siguranță din Berceni (județul Prahova) a ajuns la un stadiu fizic de 8%, iar până la finalul acestui an se estimează că aproximativ 20% din construcție va fi realizată. Lucrările au început în luna martie 2024, antreprenor general fiind compania Ness Proiect Europe. Din echipa care va edifica viitorul centru de detenție de la Berceni mai fac parte, ca subcontractanți și terți, societățile Acer Proje İnşaat AŞ, General Me.El Electric, Gogan, Cominvest, Powerex Electro, Schindler România, HIT & Cold Instal și Arcada Company. Contractul de execuție a fost semnat pe 29 decembrie 2023 și are o valoare de 620 de milioane de lei (fără TVA). Valoarea investiției în noul penitenciar, care va avea 1.000 de locuri de detenție, este de 850 de milioane de lei (circa 170 de milioane de euro). Termenul de finalizare a proiectului este prevăzut în anul 2028. "Colaborarea cu autoritățile locale din comuna Berceni este foarte bună. Doamna primar Cosmina Pandele a fost alături de noi pe șantier și ne-a asigurat de tot sprijinul. În prezent, se fac demersuri pentru realizarea bransamentelor la apă, la rețeaua de canalizare și la rețeaua electrică. Anul 2024 este anul repornirii investițiilor în sistemul penitenciar odată cu demararea lucrărilor la acest nou penitenciar cu 1.000 de locuri și la cel de la Unguriu (județul Buzău), început tot anul acesta și care va avea 900 de locuri cu regim deschis și semideschis", a transmis Alina Gorghiu, ministra Justiției, în urma unei vizite pe șantier organizate pe 22 august. Penitenciarul va avea 1.000 de locuri de detenție la standardul de 4 mp. Sunt prevăzute 11 pavilioane de detenție interioare dintre care 9 pentru deținuții cu regim închis (câte 100 de locuri fiecare) și două pentru deținuții cu regim maximă siguranță (câte 50

de locuri fiecare). Lucrările de proiectare a penitenciarului au fost asigurate de asocieria Electroproiect (lider) - Popp & Asociații - Westfourth Architecture, având ca subcontractanți societățile Metroul SA, Miral Instal Company și Altimeate. Echipa de proiectare va asigura și asistența tehnică pe întreaga perioadă de construcție. "Lucrările la Penitenciarul de maximă siguranță Berceni, Prahova, au început în luna martie 2024. Cu un front de lucru deschis ce se întinde pe o suprafață de 220.000 mp, șantierul Berceni este doar unul dintre cele 21 de șantiere active pe care Ness Proiect Europe le gestionează în acest moment", a precizat Mihai Vaida, CEO al Ness Proiect Europe. Compania construiește, de asemenea, și noul penitenciar de la Unguriu (județul Buzău), investiție de 65 milioane de euro.



Licitație CNI de 182 milioane euro pentru construcția Institutului Oncologic Timișoara

CNI SA a lansat licitația pentru construirea Institutului Regional de Oncologie Timișoara (IROT), valoarea contractului de proiectare, execuție și asistență tehnică fiind de 903 milioane de lei (circa 182 milioane de euro), fără TVA. La finalul lunii iulie 2024, proiectul a obținut și autorizația de construire. "Suntem în faza în care pornim licitația pentru a găsi un constructor care să ridice Institutul de Oncologie. A fost o muncă titanică pentru a reuși să punem la punct toată documentația necesară scoaterii la licitație, pentru a obține toate avizele și autorizațiile, dar până la urmă am reușit. Vorbim despre cea mai mare investiție în sistemul de sănătate din România, în afara Bucureștiului, acest proiect costând peste 250 de milioane de euro", a declarat Alfred Simonis, președintele Consiliului Județean (CJ) Timiș. Potrivit Anunțului de participare publicat în SEAP, durata de implementare a proiectului a fost stabilită la 102 luni, din care 8 luni sunt alocate pentru proiectare, 34 pentru execuție și 60 de luni pentru perioada de garanție de bună execuție. Finanțarea este asigurată din PNRR. Noul spital va avea 250 de paturi și un ambulatoriu integrat cu 26 de cabinete medicale. Conform indicatorilor tehnico-economici, va fi construită o clădire cu regim de înălțime variat și o suprafață desfășurată totală de 65.419 mp. Complexul va fi ridicat pe Str. Grigore Alexandrescu nr. 139 (fosta adresă Calea Torontalului km. 5) din Timișoara. Structura funcțională propusă va conține clădiri NZEB+, cu un consum de energie egal cu zero, toate paturile digitalizate, o secție ATI și un bloc operator cu digitalizare implementată. Studiul de fezabilitate al proiectului a fost elaborat de asocieria Popp & Asociații, Square Bau și Professional Tech Construct Design. (E.M.)

ISOMAT - Aproape o jumătate de secol în slujba partenerilor constructori din întreaga lume



Investiția în fabrica de mortare din România, dictată de evoluțiile tehnologice ale industriei

ISOMAT este un producător de materiale pentru construcții cu o prezență globală. Compania a fost fondată în 1980 și este în prezent unul dintre cei mai importanți producători de materiale de construcții din Europa de Sud-Est, având trei unități de producție în Grecia, România și Serbia și filiale în Germania, Turcia, Bulgaria, România, Serbia și Slovenia. La momentul actual, firma realizează operațiuni de export în mai mult de 60 de țări din întreaga lume.

ISOMAT - Almost half a century of partnership with worldwide construction companies

ISOMAT is a building materials manufacturer with a global presence. The company was founded in 1980 and is today one of the leading construction products manufacturers in South-Eastern Europe, with three production facilities in Greece, Romania and Serbia and subsidiaries in Germany, Turkey, Bulgaria, Romania, Serbia and Slovenia. ISOMAT exports its innovative products to more than 60 countries. The company produces and commercializes a wide range of advanced technology solutions, delivered at affordable prices. The main product categories in the company's portfolio are waterproofing materials, paints & coatings, adhesives & grouts, repair materials, concrete & mortar additives and flooring. ISOMAT ROMÂNIA has recently inaugurated a new mortar production line in Bucharest, following an investment of 42 million lei (8.5 million euro). The facility produces an extended range of mortars from the ISOMAT Group portfolio. The investment is a milestone for the further expansion of the company on the Romanian construction materials market, and with this action ISOMAT ROMÂNIA confirms its firm commitment to implement sustainable practices, new technologies and to deliver high quality products and modern construction solutions throughout the country. The new mortar line of the Romanian subsidiary of ISOMAT Group has a production capacity of up to 240 tons of dry mortars every 8 hours, with almost zero production waste, as most of the collected unnecessary materials are recycled within the plant at different stages of the production process. Facilities include 16 silos for raw material storage, 24 silos for automatic weighing of chemical additives and an automatic palletizer with a capacity of up to 2,000 units per hour, improving production efficiency and competitiveness.



ISOMAT acordă o importanță deosebită inovației și dezvoltării continue de produse noi. În acest scop, compania dispune de un departament de Cercetare/Dezvoltare bine organizat, în care își desfășoară activitatea personal științific specializat și care este alcătuit din cinci secții chimice diferite. În fiecare dintre acestea se dezvoltă în mod continuu produse noi, ce răspund nevoilor pieței și evoluțiilor tehnologice din industria construcțiilor. De asemenea, se aduc îmbunătățiri soluțiilor deja existente, dacă se consideră necesar.

8,5 milioane de euro pentru o linie de producție de mortare cu o capacitate de 240 tone/8 ore

Recent, ISOMAT ROMÂNIA a inaugurat o nouă linie de producție de mortare în București, realizată în urma unei investiții de 42 de milioane de lei (8,5 milioane de euro). În această unitate este fabricată o gamă extinsă de mortare din portofoliul Grupului ISOMAT. Investiția constituie o piatră de hotar pentru extinderea ulterioară a companiei

pe piața românească a materialelor de construcții, iar prin această acțiune ISOMAT ROMÂNIA își confirmă angajamentul ferm de a implementa practici durabile, tehnologii noi și de a livra produse de înaltă calitate și soluții moderne pentru construcții în întreaga țară. Noua linie de mortare a subsidiarei din România a grupului ISOMAT are o capacitate de producție de până la 240 de tone de mortare uscate la fiecare 8 ore, cu aproape zero deșeuri din producție, deoarece majoritatea materialelor inutile colectate sunt reciclate în cadrul unității, în diferite etape ale procesului de producție. Facilitățile includ 16 silozuri pentru depozitarea materiilor prime, 24 silozuri pentru cântărirea automată a aditivilor chimici și un paletizator automat, cu o capacitate de până la 2.000 de saci/unități pe oră, îmbunătățind eficiența producției și nivelul de competitivitate. În plus, trasabilitatea loturilor de produse finite și controlul strict al calității materiilor prime asigură o calitate constantă a produsului. Toate echipamentele noi respectă standardele europene de calitate, pentru o eficiență de operare mai mare în toate procesele.

Gamă extinsă de materiale, create în propriul departament de cercetare/dezvoltare

ISOMAT produce și comercializează o gamă largă de soluții de tehnologie avansată, livrate la prețuri accesibile. Principalele categorii de produse din portofoliul societății sunt reprezentate de:

- Materiale Hidroizolante
- Vopsele & Tencuieli
- Adezivi & Chituri
- Materiale Pentru Reparații
- Aditivi Pentru Betoane & Mortare
- Pardoseli



Obiectivul principal - continuarea dezvoltării organice a ISOMAT ROMÂNIA

Tiberiu Pop este un specialist cu o vastă experiență pe piața construcțiilor din România, care a decis că este oportun să-și conjuge eforturile și cunoștințele tehnice cu cele ale echipei ISOMAT ROMÂNIA, în demersul de a consolida poziția competitivă a companiei și de a crește performanța financiară a acesteia. De pe poziția de director general al societății, acesta se află într-o permanentă legătură cu piața, informațiile astfel culese permițându-i să formuleze strategii de management care să asigure dezvoltarea în direcția dorită. Succesul acestor politici este probat inclusiv de performanțele financiare raportate în ultimii ani, creșterile vânzărilor confirmând validitatea deciziilor adoptate și constituind o sursă de optimism, necesară pentru o abordare curajoasă a inițiativelor viitoare de investiții.



Tiberiu Pop

Funcția/Firma: director general, Isomat România;

Experiență profesională: 20 de ani pe piața materialelor de construcții.

- Care au fost resorturile ce au stat în spatele deciziei de alocare a unor fonduri importante pentru dezvoltarea tehnologică a companiei?

- Se poate afirma că, prin investiția recentă, ISOMAT ROMÂNIA își propune să-și consolideze prezența pe piața din România și să se extindă la nivel național, creând zeci de noi locuri de muncă pe diverse specialități, cu accent pe know-how științific. De asemenea, va consolida angajamentul general, pentru atingerea de noi obiective și viziunea companiei din România, de a-și conecta activitatea la nevoile tot mai mari ale rețelei locale de parteneri.

- Cum a evoluat activitatea subsidiarei locale a grupului elen în 2023 și în primul semestru din acest an?

- Exercițiul financiar precedent a adus o creștere de aproximativ 20% față de 2022, iar în primele șase luni din 2024 am reușit să susținem această creștere. Analizând contextul actual al pieței, preconizăm păstrarea unui trend ascendent până la finele anului în curs.

- Ce tipuri de produse din oferta companiei au fost preferate de clienți?

- Un succes deosebit au avut produsele inovatoare din gama de hidroizolații, vedeta portofoliului fiind hidroizolația poliuretanică ISOFLEX PU500, cu care am câștigat proiecte importante în 2023. Un alt produs-vedetă a fost vopseaua hidroizolantă elastică FLEXCOAT, care a înregistrat o creștere exponențială în ultima perioadă, fiind o soluție tehnică preferată în marile lucrări de infrastructură. Pardoselile epoxidice și poliuretanică, dedicate sectorului industrial, sunt de asemenea produse-cheie în portofoliul ISOMAT.

- Care sunt premisele de dezvoltare pentru acest sector, în 2024?

- Proiectele de infrastructură și cele industriale au avut o contribuție importantă la creșterea cifrei de afaceri. Avem semnale pozitive că trendul va fi crescător în acest sector și în următorii ani. Totodată avansul nostru crește considerabil și în zona comerțului atât cel tradițional, cât și cel modern, digital. De asemenea, prezența noastră în sectorul construcțiilor rezidențiale este din ce în ce mai vizibilă, ceea ce reprezintă un succes al strategiilor de management implementate și o confirmare a calității produselor livrate.



- Ce provocări se manifestă în industria materialelor de construcții în acest moment?

- Industria materialelor de construcții resimte din greu creșterea inflației, care a dus la majorarea dobânzilor. Acest aspect a condus la un blocaj în componența rezidențială a pieței, afectând semnificativ livrările pe segmentul respectiv, în comparație cu anii precedenți. Din fericire ultimele două luni arată o schimbare a acestei tendințe, ceea ce ne readuce optimismul în previziuni.



- Nominalizați dintre proiectele de referință unde au fost livrate produse din portofoliul companiei.

- Cele mai importante proiecte dezvoltate cu produse ISOMAT sunt: podul de peste Dunăre de la Brăila, unde am furnizat materialele pentru hidroizolare și protecție din metal pentru calea pietonală; Centura Bărladului, pentru care am livrat materiale pentru hidroizolații; Autostrada A7 (materiale pentru consolidări, protecție beton, hidroizolații, finisaje); Centura Bucureștiului - Autostrada A0 (materiale pentru consolidări, protecție beton, hidroizolații, finisaje); Centura Timișoara Sud (materiale pentru consolidări, protecție beton, hidroizolații, finisaje); Programul Național de Reabilitare Termică, în cadrul căruia am furnizat materiale pentru termoizolații în toată țara.

- Care sunt cele mai noi produse incluse în oferta companiei și ce noutăți aduc acestea pe piață?

- În ceea ce privește noutățile, de curând am lansat în România o serie de produse inovatoare. Dintre acestea, se remarcă sistemele de acoperiri decorative cu microciment, oferind soluția perfectă arhitecților care decorează spații minimaliste primitoare, cu aspect omogen. De asemenea, pot fi amintite sistemele integrate de pardoseli decorative, care combină durabilitatea și estetica. Dintre acestea din urmă, arhitecții preferă variantele terrazzo (mozaic) și covorul de piatră.

- Ce obiective aveți în perioada următoare, legate, de exemplu, de investiții în dezvoltarea capacităților de producție, lansarea de produse noi, accesul pe noi piețe etc.?

- Principalul nostru obiectiv este să continuăm dezvoltarea organică, bazată pe principii sustenabile, ce guvernează felul în care noi ne adresăm partenerilor noștri. Consolidarea relațiilor cu aceștia, coroborat cu o prezență tot mai activă pe șantier, ne va aduce, în mod constant, evoluții accelerate ale cotelor de piață. Creșterea livrărilor va asigura lucrul la capacitate completă a unităților noastre, pentru ca apoi să deschidă ușile către investițiile planificate pentru următorii ani. ■

MINISTERUL ENERGIEI: Investiții de 14 miliarde euro în reforma energetică



Ministerul energiei reprezintă unul dintre portofoliile cele mai provocatoare ale Guvernului, având în vedere obiectivele majore stabilite la nivel european atât în ceea ce privește eficientizarea, cât și creșterea cotei surselor regenerabile. În prezent, instituția dispune de resurse financiare considerabile, necesare pentru a reforma sistemul energetic național, iar ministrul Sebastian Burduja este optimist în ceea ce privește capacitatea de a duce la bun sfârșit proiectele propuse. Valoarea totală a finanțărilor disponibile la nivelul Ministerului Energiei a depășit 14 miliarde euro și include finanțări din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Fondul pentru modernizare, scheme naționale pentru certificate verzi și industria energo-intensivă. Cu privire la PNRR, au fost accesate fonduri prin semnarea de contracte de finanțare în valoare aproximativă de aproape 900 de milioane de euro. Ministrul Sebastian Burduja se referă, în continuare, la situația actuală a domeniului pe care îl gestionează, realizând un tablou complex al contextului curent, punctând totodată evoluțiile ulterioare pe calea către atingerea țintelor stabilite de Comisia Europeană.

- Care sunt obiectivele pe care le aveți în actualul mandat la conducerea Ministerului Energiei?

- Europa trebuie să accelereze tranziția către energie curată, cu scopul de a stimula securitatea și independența energetică, iar România are obiective clare atât în privința securității energetice, cât și în atingerea țintelor stabilite prin Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC). Procesul de tranziție trebuie să reflecte un efort comun de transformare, de transfer de cunoștințe și, în același timp, de consolidare a unui sistem energetic viabil, modern, bazat pe utilizarea tuturor tehnologiilor și inovațiilor existente. Este esențial ca România să utilizeze cât mai eficient toate resursele și tehnologiile disponibile la nivel național în sectorul energetic - resurse locale, capacități nucleare și lanțuri de aprovizionare localizate. În același timp, este nevoie și de investiții semnificative în surse regenerabile de energie, în capacități de stocare și alte tehnologii cu emisii reduse de carbon (hidroenergie, energie nucleară și hidrogen), precum și de modernizarea infrastructurii energetice. De asemenea, trebuie să menținem un preț corect și accesibil al energiei pentru consumatori.

În România, decarbonizarea sectorului de producere a energiei este o acțiune urgentă și necesară pentru a atinge obiectivele de mediu și energie pentru anul 2030, reliefate în toate documentele programatice, respectiv, PNIESC revizuit și PNRR. România intenționează să-și sporească ambiția în ceea ce privește obiectivele de energie regenerabilă și să dezvolte alte tehnologii cu emisii reduse de carbon (precum cele nucleare), care pot contribui la atingerea obiectivelor și țintelor asumate pentru 2030 și la neutralitatea climatică în 2050. Prioritizarea obiectivelor în vederea atingerii țintelor ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră impun necesitatea de a identifica cele mai



Sebastian Ioan Burduja (39 de ani)

Funcția/Instituția: ministru, Ministerul Energiei;

Experiență profesională: 4 ani expert dezvoltare urbană la Banca Mondială, 5 ani în administrația publică.

bune soluții pentru a asigura complementaritatea dintre: asigurarea accesibilității prețului energiei și a competitivității economice, tranziția treptată de la utilizarea combustibililor fosili la surse de energie cu emisii scăzute de carbon, dezvoltarea capacităților de stocare, îmbunătățirea eficienței energetice, extinderea duratei de viață a zăcămintelor mature de țiței și gaze în vederea diversificării surselor de energie din producție indigenă, întărirea rețelelor de transport și distribuție de energie, inclusiv prin interconectări cu țările din jur și încurajarea creșterii consumului intern în condiții de eficiență energetică.

- Care sunt cele mai mari proiecte coordonate de Ministerul Energiei care vor fi realizate în următorii ani (2024-2027) și în ce stadiu de implementare se află acestea?

- Obiectivul componentei energetice din PNRR este asigurarea tranziției verzi și a digitalizării sectorului energetic prin promovarea producției de energie electrică din surse regenerabile, a eficienței energetice și a tehnologiilor viitorului, obiectiv ce urmează a fi atins prin șase reforme și cinci investiții. Prin intermediul Investiției 2 din PNRR au fost semnate 303 contracte de finanțare în valoare totală de 2,13 miliarde euro (din care 428,7 milioane de euro din PNRR), ce însumează o capacitate instalată de 1.870 MW, mult peste ținta asumată de 950 MW în cadrul PNRR. Cele mai mari proiecte vizează instalarea de capacități de producție de energie din surse regenerabile, eolian și solar, ce ajung până la 140 MW instalați, iar totalul capacității de stocare este de aproximativ 120 MW pentru 97 de proiecte. Proiectele se află în diferite stadii de implementare și mai mult de o trime dintre acestea au procedurile de achiziții finalizate. Investiția 3 din PNRR finanțează 4 proiecte în valoare totală de 709,2 milioane de euro (din care 388 milioane de euro finanțări nerambursabile). A fost demarat procesul de implementare a tuturor celor patru contracte semnate, care vor fi implementate până în trimestrul al doilea al anului 2026.

Fondul pentru Modernizare vizează tranziția către un sistem energetic cu emisii reduse de carbon, prin stimularea investițiilor în surse regenerabile de energie, rețele de transport și distribuție care să includă distribuția energiei termice în zonele rezidențiale și comerciale, interconectări de rețele pentru transportul de electricitate și gaze naturale, precum și stocarea de energie, îmbunătățirea eficienței energetice în producerea de energie, în sectoarele de transport, clădiri, construcții, agricultură și deșeuri și pentru o tranziție echitabilă în regiunile dependente de cărbune. Până în prezent se află în diverse stadii de implementare un număr de 176 de proiecte aferente următoarelor Programe-cheie:

- **Program-cheie 3: modernizarea și extinderea rețelelor de transport și distribuție de energie electrică și gaze naturale**, inclusiv pentru tranziția la rețele capabile să preia hidrogen verde și pentru construirea și modernizarea depozitelor de înmagazinare a gazelor naturale și pentru creșterea nivelului de interconectivitate a rețelei electrice de transport. Un număr de 65 de proiecte au fost aprobate. Valoarea totală a finanțării din Fondul pentru Modernizare aferentă contractelor semnate este de 5,21 miliarde lei (peste un miliard de euro).

- **Proiecte individuale de construcție a 8 parcuri fotovoltaice**, în valoare totală de 3,33 miliarde lei, din care sprijin nerambursabil de 2,33 miliarde lei.

- **Proiecte individuale de construcție a două centrale cu ciclu combinat pe gaz**, în valoare totală de 2,17 miliarde lei, din care 1,08 miliarde lei reprezintă sprijin nerambursabil.

- Ce proiecte/planuri aveți privind necesitatea tranziție către o economie bazată pe energie verde și surse regenerabile? Ce proiecte și obiective aveți, în această direcție?

- Prin implementarea PNRR, România are în vedere investiții în noi capacități de producție de 950 MW de energie electrică din surse regenerabile (solar și eolian onshore), cu o alocare de 460 milioane de euro, iar prin Fondul pentru Modernizare sunt prevăzute scheme de dezvoltare de capacități regenerabile de energie, având ca obiectiv implementarea a circa 10 GW eolian și solar, până în anul 2030. În ceea ce privește gazul natural ca și combustibil de tranziție de la cărbune la surse regenerabile, odată cu aprobarea Planului de restructurare al Complexului Energetic Oltenia au fost aprobate, de către BEI, două investiții în centrale pe gaze naturale cu ciclu combinat (CCGT), în total 1.325 MW, cu finanțare de peste două miliarde euro, tot din Fondul pentru Modernizare.

În același timp, pentru a reduce dependența de combustibili fosili și pentru a orienta investițiile către surse regenerabile de energie, dar și pentru a facilita și sprijini un cadru legislativ și de reglementare pentru investițiile private în producția de energie electrică din surse regenerabile, Ministerul Energiei are în curs de dezvoltare mecanismul Contracte pentru diferență (CfD), ca principal instrument de stimulare a investițiilor în tehnologii cu emisii reduse de carbon, în special din surse regenerabile, pentru

o capacitate instalată de 5 GW până în anul 2028. Aplicarea mecanismului va asigura un venit predictibil pe termen lung pentru noii producători de energie și, totodată, o scădere a prețului pe piețele de energie, datorată creșterii cantităților de energie vehiculate pe aceste piețe.

Încă neexploată în România, energia eoliană offshore poate contribui semnificativ la eforturile de diversificare a surselor de producție, consolidând astfel independența și reziliența energetică a țării. Totodată, poate debloca potențialul producției de hidrogen verde la nivel național. România are un potențial semnificativ de energie eoliană offshore la Marea Neagră. Acesta a fost evaluat în baza rapoartelor DG REFORM ale Comisiei Europene și Băncii Mondiale și este estimat la o capacitate teoretică de 76 GW (22 GW sub formă de turbine fixe și 54 GW sub formă de turbine plutitoare).

- Care sunt obiectivele României, din punct de vedere energetic (decarbonizare, Net Zero), pentru 2030, având în vedere nevoia de aliniere la Directivele europene? Dar pentru 2050?

- PNIESC reprezintă documentul programatic care stabilește țintele naționale în domeniul energiei și climatei. Prin PNIESC revizuit România își propune reducerea emisiilor nete de GES cu 85% până în 2030, comparativ cu nivelul din 1990. În acest domeniu, România a făcut deja progrese semnificative, realizând, până în 2022, 85% din ținta stabilită pentru 2030 privind reducerea emisiilor nete de GES. Traectoria estimată arată că, până în 2025,



93% din ținta stabilită pentru 2030 de reducere a emisiilor nete de GES va fi deja obținută. Obiectivul pe termen lung este de a obține o reducere aproape completă a emisiilor nete de GES până în 2050: reducere cu 105% a emisiilor nete de GES în 2050 comparativ cu nivelul din 1990. În ceea ce privește energia din surse regenerabile, obiectivul României este de a atinge o pondere a SRE în consumul final brut de cel puțin 38,3% până în 2030. Proiecțiile indică că, până în 2025, ponderea va ajunge la 31%. Țintele vor fi îndeplinite, în principal, prin creșterea capacității instalate de producere a energiei din surse eoliene și solare și prin folosirea tehnologiilor bazate pe pompe de căldură pentru procesul de încălzire și răcire. Referitor la atingerea obiectivului de neutralitate climatică în orizontul anului 2050, prin documentele programatice elaborate de Guvernul României, respectiv Strategia Energetică a României 2025-2035 cu perspectiva anului 2050 și Strategia pe Termen Lung a României pentru reducerea emisiilor

de gaze cu efect de seră - România neutră 2050 au fost stabilite obiectivele fundamentale ale procesului de dezvoltare a sectorului energetic, în acord cu obiectivele climatice stabilite la nivel comunitar.

- Care a fost mixul energetic al României în 2023 (energie hidro, nucleară, eoliană, solară etc.) și cum credeți că va arăta acesta în 2030, având în vedere direcțiile actuale de investiții? Dar în 2050?

- Tendințele actuale arată importanța unui mix energetic național echilibrat, diversificat și durabil, împreună cu necesitatea de a continua eforturile privind îndeplinirea obiectivelor climatice. România acordă o importanță sporită dezvoltării surselor interne de producere a energiei pentru diversificarea surselor de producție și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și, în același timp, vizează continuarea extinderii utilizării surselor regenerabile de energie și a surselor de energie cu emisii scăzute de carbon post-2030. Proiecțiile pentru anul 2050 sunt relevante în ceea ce privește viziunea și obiectivele fundamentale ale dezvoltării sistemului energetic. În acest context tendințele de dezvoltare se referă la: rolul biomasei în mixul energetic, creșterea ponderii SRE în mixul energetic, utilizarea tehnologiilor CCS, forme de stocare a energiei și măsuri de creșterea eficienței energetice, care vizează utilizarea pompelor de căldură. Toate aceste evoluții care duc la utilizarea de noi tehnologii la scară largă se preconizează că vor avea o contribuție semnificativă la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. (O.V.Ș.)



HOSPICE Casa Speranței

Atunci când cei mici spun

Am obosit


noi continuăm să luptăm neobosit.

Ajută-ne să **construim un spital** de îngrijire paliativă pentru copii lângă București.

Redirecționează **20%** din impozitul pe venit sau profit, trimite un **SMS** cu textul **TIMP** la **8364** pentru a dona 4 euro, sau intră pe hospice.ro/doneaza.



Portul Constanța va beneficia de investiții de 2,5 miliarde euro pe termen lung

 În 2023, traficul total de mărfuri în Portul Constanța a înregistrat peste 92,7 milioane de tone, în creștere cu 22,5% față de cele 75,5 milioane de tone consemnate în 2022, reprezentând o performanță istorică pentru port. În acest an, în primele 6 luni, traficul de mărfuri se menține la același nivel cu cel înregistrat în aceeași perioadă a anului trecut, respectiv la peste 40 de milioane de tone. Pentru Portul Constanța, 2023 a reprezentat anul recordurilor absolute în ceea ce privește traficul de mărfuri, contextul economic fiind puternic influențat de conflictul din Ucraina. Pentru a susține această evoluție și a-și menține competitivitatea, Portul Constanța va beneficia de investiții majore de circa 2,5 miliarde euro în anii următori, în extindere și dezvoltare. Proiecte cu o valoare cumulată de 750 de milioane de euro sunt în pregătire, unele dintre acestea fiind programate să înceapă chiar din acest an. Finanțările includ extinderea și modernizarea infrastructurilor portuare, execuția de dragaje, precum și realizarea de cheuri și alte facilități necesare unei funcționări optime a portului. De asemenea, pe termen lung va fi implementat un proiect de peste un miliard de euro pentru extinderea capacității de operare a portului, o altă investiție, de 700 de milioane de euro, vizând dezvoltarea unei insule artificiale.

- Ce investiții aveți în plan, în perioada următoare, pentru extinderea și dezvoltarea Portului Constanța?

- Proiecte cu o valoare totală de 476,1 milioane de euro sunt avizate la nivel de Hotărâre de Guvern, urmând ca în acest an să înceapă lucrările, cu finanțare prin Programul Operațional Transport 2021-2027. Primul dintre acestea vizează extinderea la patru benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului "Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre - Marea Neagră" cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de nord a Portului Constanța. Investiția are o valoare estimată de 50 de milioane de euro și o perioadă de realizare cuprinsă între 2024 și 2027.

Un alt proiect programat să înceapă în acest an vizează reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere (drumuri, pasaje, inclusiv pod rutier peste Canalul de legătură) și de acces în Portul Constanța și zona Midia. Lucrările au o valoare estimată 122,6 milioane de euro și sunt programate să se finalizeze în 2028.

Alte investiții majore aflate în etapa de achiziție publică vizează modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța - Etapa a II-a (valoare estimată 95 milioane euro, perioadă de realizare 2024-2027) și extinderea și modernizarea infrastructurii de apă și a sistemului de canalizare - Etapa I (cu o valoare estimată la 28 milioane de euro și perioadă de realizare 2024-2026). În cazul ambelor proiecte, procedura de atribuire este în derulare, fiind în evaluare propunerile tehnice.

Nu în ultimul rând, în 2024 va începe și proiectul de execuție a unor noi dragaje în Portul Constanța, în zonele Constanța, Midia și Mangalia, inclusiv lărgirea



Mihai Teodorescu (38 de ani)

Funcția: director general, Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" SA;

Experiență profesională: 18 ani de management în cadrul mai multor regii autonome, companii de stat și administrații publice.

guri de acces Midia, investiție cu o valoare de 180,5 milioane de euro.

Tot prin POT 2021-2027 sunt în stadiu avansat de pregătire proiecte în valoare totală de 270 de milioane de euro (fără TVA). Acestea vizează dezvoltarea capacității feroviare în Sectorul fluvio-maritim al Portului Constanța - Etapa II (20 de milioane de euro), realizarea de cheuri în Portul Constanța - zona Midia, inclusiv umpluturi în spatele construcțiilor de acostare și sistematizarea teritoriului (202 milioane de euro, etapa I), realizarea unui parc fotovoltaic (11,3 milioane de euro), construcția unei parcuri securizate cu facilități de staționare, în vecinătatea accesului din A4 (18 milioane euro), precum și realizarea unui cheu între Dana 8 și postul de acostare și sistematizare teritoriu aferent (17,6 milioane de euro).

- Care sunt principalele obiective stabilite la nivelul companiei în următorii ani (2024-2030)?

- CN APM SA a investit continuu în Portul Constanța, dar în ultima perioadă, în noul context geopolitic, a fost necesar să se reanalizeze prioritățile și să fie adaptat planul de investiții. Toate proiectele figurau deja în strategia de dezvoltare a Portului Constanța, începerea războiului grăbind realizarea unora dintre acestea. Obiectivul nostru principal, stabilit înaintea conflictului, este consolidarea rolului Portului Constanța și a poziției sale ca cea mai importantă poartă a Europei la Marea Neagră. Pe termen scurt și mediu, obiectivele de dezvoltare se referă la investiții care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport: dragaj de investiții pentru creșterea adâncimilor, modernizare a drumurilor, realizare cheuri, umpluturi, modernizare rețele (energetice, apă, canal, gaz), care reprezintă domeniul public al statului. Unele dintre acestea sunt deja în derulare, altele în pregătire. De asemenea, ne concentrăm pe menținerea, în comunitatea portuară, a unui mediu de afaceri bazat pe dialog cu cele peste

700 de entități - operatori portuari, firme de logistică și transporturi, instituții publice, autorități, etc. care activează pe platforma portuară.

- Ce includ obiectivele de dezvoltare a Portului Constanța, pe termen lung?

- Pe termen lung, CN APM SA Constanța a inițiat un proiect de extindere a capacității de operare a Portului Constanța, cu circa 20%, prin crearea de noi teritorii și dane de operare care vor deservei terminale specializate.

Acest deziderat poate fi atins prin implementarea unui proiect de anvergură pentru Portul Constanța, respectiv realizarea lucrărilor de infrastructură, căi de acces și utilități, în vederea dezvoltării de terminale specializate în Portul Constanța Sud - Molurile III S și IV S, desemnat de Guvern ca obiectiv strategic de interes național. Valoarea acestei investiții este de peste 1 miliard de euro.

În configurația propusă în studiu, se vor obține un total de 155 ha platformă operare, 36 ha zonă logistică și 17 dane nou create, astfel:

- **Mol III S:** 45 ha platformă de operare, 11 ha zonă logistică, 7 dane (adâncime la dană -16,5 m);

- **Mol IV S:** 110 ha platformă operare, 25 ha zonă logistică, 10 dane (dintre care 5 dane cu adâncimea -16,5 metri și 5 dane cu adâncimea de -19 metri).

De asemenea, va crește volumul schimburilor comerciale. Există și o importantă componentă socială, având în vedere crearea de noi locuri de muncă, datorită demarării lucrărilor necesare realizării acestui obiectiv de investiții. CN APM SA a inițiat, deja, demersurile pentru organizarea procedurii de achiziție publică privind elaborarea studiului de fezabilitate aferent proiectului, din surse proprii. Valoarea estimată a studiului este de 4 milioane euro. Dezvoltarea insulei artificiale, cu o valoare estimată de peste 700 milioane euro, este un alt proiect important pentru portul Constanța pentru care a fost depusă cerere de finanțare în cadrul apelului CEF 2 Transport, în vederea obținerii finanțării din fonduri europene a studiului de fezabilitate, valoarea estimată a acestuia fiind de 10 milioane euro.

- Care este, pe scurt, situația Portului Constanța, în acest moment?

- Portul Constanța este cel mai mare la Marea Neagră, fiind un important hub european de cereale și un nod maritim vital pentru legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală, Orientul Îndepărtat și Africa de Nord. Importanța portului este dată inclusiv de conexiunile strategice navale cu Dunărea, dar și feroviare sau rutiere, fie cu alte state membre ale Uniunii Europene, fie cu state non-UE. Administrația Porturilor Maritime s-a implicat activ într-un proces continuu de menținere și căutare a unor noi parteneriate între porturile de la Marea Neagră, cu scopul deschiderii de noi rute comerciale cu porturi din întreaga lume. În prezent, Portul Constanța este legat cu porturi din întreaga lume de 13 linii regulate de containere și 3 linii regulate de RO-RO. (E.M.)

PORR România se extinde pe segmentul proiectelor speciale de construcții



Pe segmentul proiectelor speciale, PORR România desfășoară lucrări de întreținere a infrastructurii rutiere și pietonale pe aeroporturile internaționale "Henri Coandă" Otopeni (AIHCB) și Băneasa. De asemenea, compania asigură sistematizarea suprafeței de mișcare a AIHCB în vederea creșterii capacității operaționale și asigurării conformării cu prevederile Reg. 139/2014-Etapa I. În ceea ce privește lucrări portuare, compania are în portofoliu două proiecte. Primul dintre acestea vizează modernizarea și dezvoltarea capacității portului Constanța - dezvoltarea infrastructurii portuare în zona A, Mol II-S Port Constanța Sud, momentan pe 3 loturi. Cel de-al doilea este proiectul D.A.N.U.B.E - Rețea de acces la Dunăre - Deblocarea circulației în Europa prin dezvoltarea în România a unei Infrastructuri de porturi TEN-T de înaltă calitate, în condiții economice optime - Port Giurgiu. Referitor la proiectele speciale, provocările în implementarea acestora, dar și alte teme de actualitate din domeniul construcțiilor am solicitat opinia lui Mario Proell, CEO PORR România.



Mario Proell

Funcția/Firma: CEO, PORR Construct;

Experiență profesională: 17 ani pe piața construcțiilor din România.

- Cum ați caracteriza, pe scurt, piața proiectelor speciale de infrastructură de apărare, aeroportuară, portuară (porturi fluviale/maritime)?

- Se observă o creștere a investițiilor îndeosebi în infrastructura porturilor fluviale, iar aici vorbim de proiecte precum Portul Giurgiu sau Portul Corabia. În ceea ce privește porturile maritime, în prezent, în portul Constanța, se desfășoară lucrări pentru extinderea platformelor de preluare și stocare a containerelor. Pe lângă acestea, sunt realizate și lucrări de creare a structurilor de consolidare cu palplanșe, în adăpostul cărora se execută umpluturile primare care stau la baza platformelor din beton.

Infrastructura aeroportuară se concentrează, în principal, pe reabilitarea și extinderea aeroporturilor existente. Ne referim aici la reabilitarea platformelor de parcare aeronavale, la căile de rulare și, în cazuri excepționale, la reabilitarea pistelor. La fiecare reabilitare se include și sistemul de balizaj și dirijare aeronave, conform regulamentului internațional.

Cât despre proiectele de infrastructură de apărare, piața este momentan restrânsă. Vorbim aici de aeroporturi militare cum este Mihail Kogălniceanu, care este executat de un consorțiu sau de Baza NATO din Sibiu care va intra în licitație.

- Care sunt dificultățile și provocările pe care le întâmpinați în execuția acestor infrastructuri?

- Cea mai mare provocare în execuția suprafețelor aeroportuare este aceea că proiectul trebuie efectuat în plină funcționalitate a aeroportului. Astfel, la etapizarea lucrărilor e nevoie să ținem cont atât de programul de trafic al avioanelor, cât și de cel al traficului suport pentru acestea. De asemenea, pe motiv de siguranță aeroportuară, există utilități care nu sunt precizate în planul de coordonare, ceea ce poate îngreuna procesul de execuție.

Lucrările portuare vin la pachet cu alte provocări specifice. Aici amintim fluctuațiile cotelor de apă,

adesea întâlnite la Dunăre, obstacolele de pe talvegul râului, care nu sunt vizibile la investigații și se intercepțiază în timpul execuției sau realizarea platformelor de lucru în râu, cu ajutorul pietrelor de dimensiuni mari, poziționate direct în apă. Provocatoare este și alegerea celei mai avantajoase soluții pentru execuția lucrărilor. De exemplu, introducerea palplanșelor de pe platformele flotante, așa cum se întâmplă în prezent în cadrul proiectului nostru de la Giurgiu. Foarte importantă este și alegerea materialelor potrivite pentru umpluturi și logistica de punere în operă. În multe cazuri, acest lucru se realizează prin transport cu barja și descărcare prin excavatoare. În cazul infrastructurii de apărare, provocări există în privința achiziționării materialelor solicitate de clienți, care sunt uneori dificil de găsit în piață, a standardelor extrem de ridicate atunci când vine vorba despre proceduri și execuție, precum și a standardului de securitate și a lucrărilor desfășurate sub confidențialitate militară. În incinta unor astfel de proiecte, accesul este restricționat și sunt necesare mai multe verificări și aprobări ce trebuie obținute de companie înainte de începerea lucrărilor.

- Cum vedeți evoluția activității din sectorul de construcții în primele 6 luni din 2024 și cum credeți că se va dezvolta aceasta în viitor?

- În primele șase luni din 2024 activitatea de construcții a fost influențată de o serie de factori economici, sociali și politici și a crescut moderat, susținută în special de sectorul de infrastructură

publică. Proiectele guvernamentale, multe dintre ele finanțate prin fonduri europene, sunt motorul acestei creșteri. De cealaltă parte, costurile tot mai ridicate necesare forței de muncă sau achiziționării materialelor reprezintă un factor limitativ important. Deși inflația s-a stabilizat în ultima perioadă, prețurile materialelor precum oțelul sau cimentul rămân ridicate. Guvernul sprijină sectorul prin diverse programe de stimulare, dar implementarea acestora este provocatoare din punct de vedere birocratic.

Până la sfârșitul anului ne așteptăm ca sectorul construcțiilor să continue să se dezvolte în același ritm moderat care se datorează, în principal, proiectelor de infrastructură, investițiile publice reprezentând un factor esențial. Cu toate acestea, orice șocuri externe (conflicte geopolitice sau crize de aprovizionare) ar putea avea un impact negativ asupra acestor perspective. Mai mult decât atât, evoluția economică a României, inclusiv creșterea PIB-ului, a inflației, gradul de ocupare a forței de muncă, vor juca un rol crucial în determinarea cererii pentru construcții. Implicit, creșterea susținută a economiei va avea un efect pozitiv asupra sectorului.

În 2025 ne-am putea confrunta cu o creștere mai lentă în domeniul construcțiilor, prin prisma provocărilor legate de costuri, de disponibilitatea forței de muncă și a eventualelor ajustări legislative. Din ce în ce mai multe companii de construcții vor începe să se concentreze pe soluții mai eficiente și mai sustenabile, inclusiv adoptarea de tehnologii verzi și de metode de construcții moderne. Acest lucru ar putea ajuta la compensarea unor costuri mai mari și la îmbunătățirea competitivității pe termen lung.

- Care sunt direcțiile de acțiune viitoare, în vederea dezvoltării companiei?

- În prezent se remarcă patru tendințe majore care conturează lumea în care trăim: schimbările Demografice, Decarbonizarea, Deglobalizarea și Digitalizarea. Acești 4D nu numai că definesc societatea de azi, ci și determină evoluția sectorului european al construcțiilor. Pe linia acestor tendințe, abordarea strategică PORR, definită de sintagma "Creștere inteligentă prin Green și Lean", vizează să modeleze viitorul construcțiilor în mod sustenabil și înglobează angajamentul nostru spre construirea unei lumi mai bune. Pentru a ne asigura succesul într-un mediu economic dinamic și a ne dezvolta compania pe termen lung, strategia noastră cuprinde mai multe direcții de acțiune, cu accent pe digitalizare și tehnologii inovatoare, investiții în echipamente noi și performante și, în aceeași măsură, pe dezvoltarea resurselor umane. PORR România se află, astfel, într-un proces de transformare digitală și LEAN, implementând soluții care eficientizează procesele de lucru și oferă o mai bună vizibilitate asupra performanțelor companiei. În ceea ce privește personalul, ne concentrăm pe investiția în programe de training și certificare pentru angajați, în vederea creșterii competențelor acestora și, totodată, pentru a reduce dependența de specialiști externi. De asemenea, pentru a asigura continuitatea și inovația, acordăm atenție deosebită recrutării și retenției personalului înalt calificat. (E.M.)



Aeroportul Internațional "Henri Coandă", Otopeni

CONSTRANS: Țintă de creștere cu 15-20% a afacerilor, pe bază de proiecte noi



Strategia Consitrans pe termen scurt și mediu se bazează pe consolidarea performanțelor financiare și operaționale, implementarea unor proiecte strategice de mare anvergură și extinderea pe piețele regionale și internaționale. Prin atingerea acestor obiective, compania își propune să rămână un lider în industria infrastructurii, adaptându-se la schimbările din piață și valorificând noile oportunități apărute. Pe parcursul primului semestru al anului 2024, Consitrans a demonstrat o capacitate remarcabilă de adaptare și creștere într-un context economic și politic dinamic. Investițiile continue în tehnologie și inovație, împreună cu o abordare strategică a dezvoltării echipei și resurselor umane, au consolidat poziția companiei ca lider în industria infrastructurii din România. În viitor, firma își propune să-și mențină traiectoria ascendentă prin atingerea unor obiective financiare ambițioase, derularea unor proiecte strategice majore și explorarea de noi oportunități pe piețele regionale și internaționale.



Dr. ing. Petre Ene (51 de ani)

Funcția/Firma: director general adjunct, Consitrans;

Experiență profesională: 22 de ani în domeniul ingineriei pentru infrastructura de transport.

- Cum a evoluat situația pe segmentul de infrastructură de transport în acest an?

- La începutul anului 2024, industria construcțiilor și infrastructurii din România a continuat să se afirme ca un sector esențial pentru dezvoltarea economică a țării. Contextul general al pieței a fost marcat de o serie de factori economici și politici care au modelat evoluția acesteia în mod semnificativ. Acești factori au creat un cadru optim pentru ca industria construcțiilor să joace un rol central în modernizarea și dezvoltarea României, oferind totodată oportunități semnificative pentru companii precum Consitrans. În primele luni ale anului 2024, economia României a continuat să se redreseze după provocările aduse de inflația din anul precedent și de instabilitatea piețelor internaționale. Investițiile în infrastructură au fost stimulate de necesitatea modernizării rețelelor de transport și a altor elemente critice, esențiale pentru susținerea creșterii economice. Creșterea PIB-ului și stabilitatea relativă a monedei naționale au oferit un mediu favorabil pentru derularea proiectelor de infrastructură. Guvernul României a alocat resurse semnificative în bugetul de stat pentru proiecte de infrastructură, recunoscând importanța acestui sector pentru dezvoltarea economică pe termen lung. Am observat o creștere a finanțării pentru proiecte majore de infrastructură, cum ar fi construcția de autostrăzi, modernizarea căilor ferate și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian.

- Care sunt cele mai importante lucrări în care compania este implicată la momentul actual?

- Consitrans continuă să fie implicată în proiectarea și supervizarea celor mai importante proiecte din România, în viziunea noastră, și nu numai, ca de exemplu finalizarea Studiilor de fezabilitate ale Autostrăzii București - Brașov, secțiunea Ploiești - Brașov, și Autostrăzii Târgu Neamț - Iași - Ungheni, precum și pentru realizarea a circa 3.000 ml de cheu în Portul Constanța, zona Midia și reabilitarea sistemelor de

irigații din amenajarea Ialomița - Călmățui. Totodată, asigurăm servicii de supervizare a lucrărilor la Autostrada de Centură București Sud, Lotul 1 și Lotul 3. Suntem bucuroși să anunțăm că proiectele noastre, despre care am vorbit în anul 2023, au ajuns azi să aibă deja ofertanți și chiar câștigători ai procedurilor de achiziție publică. Printre acestea se află realizarea Autostrăzii Sibiu - Făgăraș, toate cele 4 loturi, și Drumul Expres Arad - Oradea, alte 3 loturi, având deja depuse oferte. Sperăm că până la începutul lunii octombrie să fie lansată în proiectare și execuție și Autostrada Târgu Neamț - Iași - Ungheni, 3 loturi, dar și ca o parte din Autostrada Ploiești - Brașov, secțiunea Cristian - Codlea, să fie scoasă la licitație până la începutul lunii octombrie. Am diversificat gama de proiecte abordând lucrări de mediu, portuare și aeroportuare. Astfel, putem să spunem că am finalizat, în calitate de subantreprenori, proiectul de extindere dane contribuind la Dezvoltarea Portului Midia - "Amenajare dane RO-RO Portul Bazinul Nou Galați, Porturile de la Chilia și de la Zona Libera Sulina", dar am participat și la extinderea aeroportului din Oradea și la construcția terminalului Cargo Oradea. Suntem implicați ca proiectanți și în finalizarea contractului de proiectare și execuție a lucrărilor de protecție împotriva inundațiilor a zonei orașului Tecuci.

- Ce performanțe economice ați raportat în anul precedent și care sunt perspectivele pe termen scurt din acest punct de vedere?

- Apreciem că în 2023 activitatea companiei a evoluat, pe fondul derulării unor contracte diverse de mare complexitate, finalizând anul trecut cu o cifră de afaceri de 79 milioane de lei, ceea ce reprezintă o creștere de aproape 30% față de anul 2022. Astfel, deși ne-am confruntat în 2023 cu o serie de probleme sistemice legate de factorii economici și politici cu impact direct asupra pieței pe care activăm de mai bine de 33 de ani, cu efecte impvizibile asupra contractelor în derulare, am realizat

în primele 6 luni din anul 2024 un nivel al cifrei de afaceri de peste 17 milioane de lei. Considerăm că până la sfârșitul anului 2024 vom depăși pragul de 100 de milioane de lei al cifrei de afaceri obținute din contractele de proiectare și supervizare, consolidându-ne locul pe piața de profil. Pentru anii următori, văzând declarațiile oficialilor guvernamentali, preconizăm o creștere anuală de 15%-20% a cifrei de afaceri, pe o piață în continuă transformare și cu actori noi, unde concurența devine din ce în ce mai acerbă. În acest sens, în primul semestru al anului 2024, Consitrans a continuat să își consolideze poziția de lider în industria construcțiilor și infrastructurii prin investiții strategice în tehnologie și inovație. Recunoscând importanța digitalizării și a utilizării tehnologiilor avansate, compania a alocat resurse semnificative pentru adoptarea unor soluții software de ultimă generație, care să îmbunătățească procesele de proiectare și execuție, investind și în programe de pregătire continuă a personalului propriu.

- Ce obiective de dezvoltare ați stabilit pentru perioada care urmează?

- Pentru a doua jumătate a anului 2024 și pe termen mediu, Consitrans și-a stabilit o serie de obiective financiare și operaționale menite să susțină creșterea durabilă a companiei și să îmbunătățească performanțele pe toate palierele de activitate. Unul dintre principalele obiective ale companiei este atingerea unei creșteri robuste a cifrei de afaceri, cu o țintă de creștere anuală de 15%-20%, bazată pe contractarea de noi proiecte și pe optimizarea eficienței operaționale. În acest sens, Consitrans își propune să își diversifice portofoliul de proiecte, să extindă baza de clienți și să acceseze noi surse de finanțare, inclusiv prin parteneriate public-private și finanțări europene. Un alt obiectiv esențial este îmbunătățirea continuă a eficienței operaționale. Compania va continua să investească în digitalizare și automatizare pentru a reduce costurile și a crește productivitatea. Implementarea soluțiilor avansate de gestionare a proiectelor și a resurselor va permite o mai bună monitorizare a performanțelor și o adaptare rapidă la eventualele schimbări din piață. Consitrans își propune să reducă timpul de execuție al proiectelor cu până la 10% și să optimizeze procesele de achiziție și logistică pentru a diminua costurile cu 5%-7%. Explorăm, de asemenea, posibilitatea încheierii de parteneriate internaționale cu companii de top din industria construcțiilor și infrastructurii. Aceste colaborări ar putea include consorții pentru proiecte majore de infrastructură sau transferuri de know-how, care să permită companiei să își extindă competențele și să își îmbunătățească poziția competitivă pe plan global. De asemenea, compania va continua să investească în soluții tehnologice avansate și să promoveze o cultură organizațională orientată spre performanță și dezvoltare profesională. Privind spre viitor, Consitrans își vede rolul ca unul esențial în transformarea infrastructurii României, contribuind la dezvoltarea economică și la creșterea calității vieții pentru cetățeni. (O.V.Ș.)

AKTOR: Avem o prezență puternică și suntem pregătiți să ne extindem în România



Grupul Intrakat, lider al pieței de construcții din Grecia, se angajează să se integreze pe deplin în economia românească până în 2025, consolidând AKTOR România ca o entitate robustă. Planurile includ investiții semnificative în energie regenerabilă și stocare a energiei, completând proiectele de infrastructură existente. "Avem o prezență puternică și suntem bine pregătiți să ne extindem în continuare", spune ing. Antonios Kyriakos, CEO al AKTOR România. Pe lângă cele două proiecte majore la care lucrează în țara noastră - construcția Autostrăzii A0 Sud București Lot 3 și a liniei de cale ferată Brașov - Simeria, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2 Apața - Cața, compania este interesată de extinderea proiectului de metrou pe Magistrala M4, Gara de Nord - Gara Progresul, din Sectorul 4 al Capitalei, obiectiv cu o valoare de 2,5 miliarde euro care urmează să fie implementat cu fonduri UE. "Planul este să ne alăturăm acestui proiect alături de alți parteneri europeni", a precizat managerul AKTOR România.



Ing. Antonios Kyriakos

Funcția/Firma: General Manager, AKTOR România;

Experiență profesională: peste 32 de ani în domeniul construcțiilor.

- În ce stadiu se află cele două proiecte majore la care lucrați în România și la ce alte lucrări participați?

- În România, unul dintre cele mai remarcabile proiecte ale noastre este pe tronsonul de cale ferată Brașov - Sighișoara și, în mod specific, subsecțiunea 2 (Apața - Cața). Acest proiect presupune construirea de tuneluri gemene pe terenuri dificile, reprezentând o realizare inginerescă semnificativă. Subsecțiunea face parte din reabilitarea liniei ferate Brașov - Simeria, o componentă cheie a Coridorului Rin-Dunăre, destinată trenurilor care circulă cu până la 160 km/h. În prezent, avansăm cu construirea celor mai lungi tuneluri feroviare din România între Apața și Racoș. Condițiile specifice fac ca acest proiect să fie revoluționar pentru țară. În ansamblu, proiectul include și subsecțiunile 2 (Brașov - Apața) și 3 (Cața - Sighișoara), cu accent pe modernizarea liniei duble electificate și modernizarea acestor segmente este posibilă în 2027, dacă totul merge conform planificării.

Facem progrese și în cazul celuilalt proiect important, A0 Sud Lot 3, ce prevede construcția a 17,9 km de autostradă, care va asigura legătura directă de la Constanța la Pitești. Am depășit 70% din execuția fizică.

Doresc să adaug autostrada Sebeș-Turda, lotul 2, lungime 24,25 km, de la Părâul Iovului până în Aiud. Acest lot a fost deschis traficului în noiembrie 2021. Suntem mândri de munca noastră de acolo datorită



Un TBM care forează în munte are 9,6 m diametru

complexității sale și a modului în care am putut depăși provocările generate din perspectivă geologică.

Pe lângă aceste trei proiecte, AKTOR România este implicată în alte lucrări, valoarea portofoliului local ajungând, în total, la 1,2 miliarde euro. Este vorba despre reabilitarea liniei de cale ferată Curtici - Simeria (Sub-tronsonul 2c: Ilteu - Gurasada), dar și despre întreținerea suprastructurii feroviare în București (Lot 1) și Brașov (Lot 5).



Echipa AKTOR la pornirea primului TBM la Racoș, în martie 2024

- Cum a evoluat activitatea companiei în 2023 și ce estimări aveți pentru 2024 și în perspectiva anilor care urmează?

- Dezvoltarea infrastructurii României este continuă, cu planuri de extindere a rețelelor rutiere și feroviare. AKTOR este puternic implicat în aceste eforturi de modernizare, în special în proiectele noastre importante de cale ferată. Evident că proiectele de infrastructură la scară largă necesită o planificare atentă, studii de fezabilitate și execuție. Privind în perspectivă, estimăm să jucăm un rol-cheie datorită dezvoltării continue a infrastructurii țării și locației strategice a României în regiune.

Din punct de vedere financiar, putem spune că veniturile din proiectele de construcții din România au contribuit cu 8% la cifra de afaceri totală din 2023 a Grupului Intrakat, societatea-mamă a AKTOR SA. Potrivit situațiilor financiare, Grupul Intrakat a raportat o cifră de afaceri consolidată de 412 milioane de euro pentru 2023 și profitabilitate din proiecte. Valoarea cumulată a proiectelor grupului a fost de

4,9 miliarde euro, din care peste 20% au venit din România. Intrakat este listat la Bursa de Valori din Atena, așa că nu pot face declarații prospective. Ceea ce pot spune, totuși, este că AKTOR este aici pentru a rămâne în România.

- Cum vedeți evoluția investițiilor în infrastructură în 2024 și cum credeți că se va dezvolta acest sector în anii următori?

- Este evident că angajamentul României față de dezvoltarea infrastructurii rămâne puternic. României i s-au alocat 17 miliarde euro din bugetul UE pentru infrastructura de transport până în 2027. Această finanțare este crucială, deoarece România își propune să își îmbunătățească rețelele de autostrăzi și căi ferate, precum ar fi construcția a 1.700 km de autostrăzi sau modernizarea unei porțiuni de cale ferată de 144 km. Ne angajăm să fim și noi parte din această călătorie. Țara este importantă din punct de vedere strategic în Europa, necesitând infrastructură modernă de transport pentru a spori siguranța rutieră și conectivitatea. Pe de altă parte, experiențele noastre din Grecia au arătat că implementarea concesiunilor de autostrăzi și a parteneriatelor public-private (PPP) poate îmbunătăți semnificativ siguranța și calitatea rutieră. Potrivit rapoartelor recente, valoarea totală a proiectelor PPP din Grecia este estimată la 7 miliarde euro. Aceasta include o gamă diversă de proiecte în multe sectoare, cum ar fi transportul, educația, sănătatea și energia. Vedem un potențial similar în România, care se aliniază la standardele europene în investițiile în infrastructură. De asemenea, adaptarea rapidă a țării la reglementările UE ne permite să operăm eficient și credem că investițiile în curs vor reduce și mai mult decalajul de infrastructură cu Europa de Vest.

- Credeți că sunt suficiente finanțările europene pentru finalizarea proiectelor promise și începute?

- România și Europa de Sud-Est au rămas istoric în urma Europei de Vest în investițiile în infrastructură. Cu toate acestea, un număr substanțial de proiecte finanțate de UE și investiții de stat progresează bine. Suntem optimiști că România va rivaliza în curând cu țările vecine în ceea ce privește dezvoltarea autostrăzilor. PPP-urile sunt o piatră de temelie a portofoliului grupului și credem că această abordare modernă va înflori în România, așa cum a făcut-o în Grecia. Prezența noastră în România urmează să crească din punct de vedere tehnic și financiar, întrucât rămânem încrezători în potențialul economic al țării.

- Care sunt principalele provocări pe care le întâmpinați în activitate, în prezent, în industria construcțiilor?

- Mă voi referi, probabil, la aspecte care sunt bine cunoscute de toate firmele de construcții de infrastructură. Asigurarea unei forțe de muncă calificate și a disponibilității în timp util a echipamentelor și a utilajelor, respectarea reglementărilor, acordarea de prioritate durabilității mediului, respectarea termenelor limită ale proiectelor și menținerea unor relații pozitive cu autoritățile locale și furnizorii sunt printre provocările principale. ■

SEARCH CORPORATION proiectează drumurile României de peste 33 de ani



Search Corporation, companie de inginerie, proiectare și consultanță în construcții cu o experiență de 33 de ani în România, a contribuit la dezvoltarea celor mai mari proiecte de infrastructură în acest interval, la nivel național. Autostrăzile București - Constanța și București - Pitești, centurile orașelor Pitești și Brașov, aeroporturile Otopeni și Iași, Podul de la Agigea sunt numai câteva dintre realizările Search Corporation în România. Reputația construită în cele peste 3 decenii de activitate neîntreruptă este cartea de vizită a companiei, care o recomandă, în continuare, pentru marile proiecte ale României. În 2024, societatea a finalizat proiectele Autostrăzii Pașcani - Suceava, Drumului Expres (DEx) Bacău - Piatra Neamț, DEx Craiova - Târgu Jiu și Varianta Ocolitoare Timișoara Vest, unele dintre acestea fiind deja lansate la licitație pentru faza de execuție, altele urmând a intra în această fază curând. De asemenea, în scurt timp, compania va finaliza proiectele autostrăzilor Timișoara - Moravița, Suceava - Siret și Brașov - Făgăraș, iar până la finele primului trimestru al anului viitor are în vedere finalizarea DEx Găești - Ploiești.

- Cum a evoluat activitatea companiei în 2024 și ce estimări aveți pentru 2025 și în perspectivă (2026-2027)?

- Anul 2024 a fost un an plin pentru Search Corporation și, în aceeași măsură, suficient de dificil. Am continuat proiectele începute cu cel puțin 3 ani în urmă, perioadă în care am întâmpinat fel și fel de provocări, lucrările incipiente ale acestora debutând în aproximativ același timp cu declanșarea pandemiei Covid-19. Problemele survenite în activitatea companiei noastre în urma pandemiei și a tuturor crizelor generate ulterior, crize pe care cu toții le-am traversat, cu multe piedici, au dus la prelungiri ale contractelor, cu efecte negative pe plan financiar, în special din punct de vedere al cashflow-ului. Cu toate acestea, putem spune că activitatea companiei a evoluat. Avem în perspectivă planuri de mărire a capacității de proiectare și, în acest sens, avem în vedere să consolidăm legăturile existente, dar și să construim parteneriate noi cu societăți din interiorul, dar și din afara țării. Este un proces în derulare, căruia îi acordăm o atenție deosebită.

Apreciem continuarea programelor de investiții în infrastructura rutieră - un pol de dezvoltare economică atât de important pentru viitorul României. România are în continuare nevoie de investiții,



Pod Agigea



Michael M. Stanciu

Funcția/Firma: președinte & CEO al Search Corporation;

Experiență profesională: peste 35 de ani în domeniul proiectării și construcțiilor.

mai ales în infrastructura de transport, iar noi, ca proiectanți, rămânem deschiși pentru noi proiecte în domeniul nostru de activitate.

- Cum se resimt, în cadrul companiei, creșterile de prețuri din domeniul construcțiilor și de pe piața de energie?

- Realitatea este că am resimțit la nivelul companiei impactul creșterilor de prețuri. Este adevărat că acestea au fost, la rândul lor, generate de alte crize, recunoscute la nivel mondial. A fost criza Covid, urmată de cea energetică, culminând cu criza generată de războiul din Ucraina. Au crescut prețurile materialelor de construcții, apoi ale serviciilor legate de construcții, și nu în ultimul rând, ale manoperei. Am experimentat eșecuri generate de creșterea prețului serviciilor. A fost costisitor și trebuie să recunoaștem că ne-a afectat. Toate acestea, în plus față de alte rațiuni, au dus, din păcate, la prelungiri semnificative ale duratelor de realizare a proiectelor. Dar nu acest lucru este până la urmă cel mai important, ci faptul că am găsit soluții să depășim aceste dificultăți, iar aici un rol important l-au jucat încrederea și devotamentul angajaților. Atunci când ai câștigat încrederea oamenilor, ai câștigat aproape totul, pentru că potrivit principiilor care caracterizează Search Corporation ca organizație, investiția în oameni se dovedește a fi cea mai de preț investiție.

- Ce investiții și planuri de dezvoltare aveți stabilite pe termen scurt, mediu și lung, la nivel de companie?

- În plan intern, suntem o echipă unită și funcționăm eficient împreună. Pe de altă parte, facem eforturi în a stabili parteneriate solide în plan extern, pentru proiecte semnificative în viitor. Continuăm să ne perfecționăm din punct de vedere tehnic, vizând alinierea la cele mai recente inovații în domeniu. Este o chestiune imperios necesară în domeniul nostru de activitate, care necesită o pregătire continuă. Este una dintre modalitățile prin care păstrăm media de vârstă a angajaților noștri, tânără. Avem, însă, în compania

noastră personal specializat, cu o vârstă notabilă și cu o experiență extinsă de-a lungul multor etape de dezvoltare pe care le-a cunoscut țara noastră în domeniul proiectării infrastructurii rutiere. Deși în vremurile moderne pe care le trăim loialitatea față de locul de muncă și-a pierdut din semnificație, ne lăudăm cu angajați cu peste 30 de ani de activitate petrecuți exclusiv în cadrul companiei Search Corporation și pe care i-am sărbătorit așa cum se cuvine. O altă cifră impresionantă, pe care puține companii o ating este vechimea medie a personalului. Avem o vechime medie de 17 ani în cadrul companiei, ceea ce spune foarte mult despre calitatea, loialitatea și coeziunea personalului nostru.



VO Timișoara Vest Nod DN6

- Care sunt principalele provocări pe care le întâmpinați în activitate, în prezent?

- Una dintre marile probleme este diminuarea forței de muncă și în special a personalului cu studii superioare. În domeniul nostru de activitate ne lovim adesea de acest neajuns. Este o provocare imensă pentru noi aceea de a forma specialiști. Această dificultate a tinerilor în a-și alege o carieră pe care să o urmeze în viitor, reprezintă una dintre marile probleme ale întregii societăți. Astfel că resursa umană valoroasă a devenit astăzi o pretenție greu de atins. În ceea ce privește învățământul, din păcate, după 1989, calitatea acestuia a cunoscut un regres. În special la facultățile de construcții, încă de la faza de admitere, prin facilitățile majore care s-au creat pentru a cucerii interesul tinerilor, s-a eliminat competitivitatea. Iar lipsa competitivității generează mediocritate. Realitatea ne arată că nu mai există aspirații. Domeniul construcțiilor, atât de atrăgător altădată, pare a-și fi pierdut din interes. Posibilitatea redusă de a angaja, de a forma tineri în acest domeniu și de a spori capacitatea de muncă, da, este cea mai mare provocare. O altă provocare o constituie creșterile de prețuri din piață, care atrag după sine așteptări salariale, în special din partea tinerilor absolvenți, lipsite de justete. În general, în această epocă, tinerii nu mai au răbdare, nu își fac planuri pe termen mediu și lung. Totul trebuie să se desfășoare pe termen scurt, "aici și acum". Acest lucru nu doar că este o provocare de moment, dar poate avea un impact negativ pe termen lung. Dar ca să nu încheiem într-o notă mai puțin pozitivă, continuăm să avem speranța că autoritățile competente vor înțelege că baza unei societăți sănătoase pe care se poate construi, este învățământul, și că trebuie investit mult mai mult decât s-a realizat până în prezent pentru o Românie educată. (E.M.)

DRUM ASFALT și-a propus afaceri de peste 400 milioane de lei, în 2024



Drum Asfalt face parte din grupul de firme Selina, care a încheiat anul 2023 cu o cifră de afaceri de aproximativ 990 de milioane de lei, având un portofoliu de proiecte ce cuprinde lucrări de construcții de drumuri și autostrăzi, civile și industriale, infrastructură feroviară și aeroportuară, restaurări monumente, lucrări de rețele edilitare și electrice, hidrotehnice etc. Drum Asfalt a realizat venituri totale de 404 milioane de lei anul trecut, valoare pe care ing. Marius Dejesu, directorul general al companiei, estimează că o va înregistra și în 2024. În continuare, societatea participă la foarte multe licitații, și vizează contractarea de noi proiecte, care să-i asigure dezvoltarea și în viitor. În prezent, în portofoliul grupului Selina, sunt în diferite stadii de execuție proiecte ce totalizează o valoare de peste 2,5 miliarde lei. Pentru viitor, compania analizează și dorește să investească într-o facilități de producție a materialelor de construcții, pentru utilizarea în proiectele proprii, dar și destinate vânzării către piața națională.



Marius Dejesu (53 de ani)
Funcția/Firma: director general, Selina Grup;
Experiență profesională: 30 de ani în domeniul construcțiilor.

- La ce proiecte lucrați în această perioadă și ce tipuri de servicii asigurați?

- În domeniul infrastructurii rutiere, Drum Asfalt lucrează, în prezent, la implementarea mai multor proiecte, care se află în stadii diferite de execuție, din care dorim să menționăm realizarea a două variante ocolitoare, cea a municipiului Beiuș, respectiv a orașului Aleșd, care vor fi finalizate la începutul acestei toamne. În afara infrastructurii de transport, compania derulează lucrări de modernizare a căii ferate, de tip "Quick Wins", pe tronsoane care aparțin de Regionalele Cluj și Brașov, proiecte care vor duce la ridicarea restricțiilor de viteză, cu impact direct și imediat asupra duratei de călătorie și a creșterii siguranței și confortului călătorilor. În ceea ce privește lucrările civile, menționăm restaurarea unei importante clădiri de patrimoniu care va găzdui viitorul sediu al Consiliului Județean Bihor, construirea unei parcuri pe cinci niveluri în proximitatea Spitalului Județean de Urgență Oradea și creșterea eficienței energetice a Spitalului Municipal Oradea.

- Cum vedeți evoluția investițiilor în infrastructură în 2024 și cum credeți că se va dezvolta aceasta, în anii următori?

- Investițiile în domeniul construcțiilor în România depind de evoluția economică în plan internațional, dar și de evoluția conflictelor externe aflate atât lângă granițele noastre, cât și în Orientul Mijlociu, iar pe plan intern, vor fi influențate de rezultatele finale ale alegerilor electorale. În același timp credem că investițiile în România trebuie să continue pentru a juca un rol determinant în dezvoltarea țării. Fondurile europene alocate astăzi ne dau speranța că vom reuși să ajungem la nivelul țărilor din vestul Europei. România are potențial și încă sunt multe obiective majore de construit în țara noastră, tocmai de aceea statul român trebuie să găsească soluții pentru a obține finanțări atât pentru proiectele aflate în lucru, cât și pentru cele viitoare. Pe termen mediu, sperăm că nu vor exista obstacole majore, iar statul român va avea capacitatea de a asigura cofinanțarea care-i

revine, astfel încât să putem atrage toți banii europeni alocați României, iar proiectele să fie implementate cu succes. Dată fiind poziția geopolitică a țării noastre, dar și pentru că Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) funcționează, considerăm că ritmul investițiilor în România trebuie cel puțin menținut la nivelul actual. Este de așteptat ca alocațiile din PNRR să continue să fie o sursă majoră de finanțare pentru proiectele de infrastructură, luând în considerare faptul că extinderea rețelei de drumuri naționale și autostrăzi constituie o prioritate pentru conectarea regiunilor, la fel ca și modernizarea căilor ferate care va duce la o creștere a calității și eficienței transportului feroviar. Tocmai din aceste considerente, suntem optimiști că vor fi finanțări și proiecte și în anii următori.

- Care sunt principalele provocări pe care le întâmpinați în activitate, în prezent, în industria construcțiilor?

- Prima provocare și cea mai importantă, cu care ne confruntăm este lipsa forței de muncă, atât calificată, cât și necalificată. În acest sens, considerăm că ar trebui luate măsuri prin care românii din afara granițelor să poată fi atrași de a reveni în țară, iar pe termen lung, ar trebui să crească investițiile în învățământul dual sau școlile de meserii, astfel încât să pregătească personal calificat pentru toate domeniile din construcții. Compania noastră este implicată în astfel de proiecte și credem că este singura soluție pentru a putea spera la calitate pe piața forței de muncă în viitor. O altă

problemă majoră cu care ne confruntăm este reprezentată de limitările capacităților de producție a materialelor de construcție din România, motiv pentru care suntem obligați să achiziționăm o mare parte a acestora din țările vecine. Acest aspect duce la creșterea prețurilor și la dublarea termenelor de livrare, ceea ce are o influență negativă în executarea proiectelor. În acest sens, credem că statul român trebuie să sprijine producția materialelor de construcții și să găsească soluții legislative pentru încurajarea și stimularea companiilor românești care doresc să investească în facilități de producție pentru piața locală. În plus, deși s-au făcut demersuri în privința acoperirii creșterilor de prețuri la materiale prin diverse formule de ajustare pe contracte, acestea nu reușesc să acopere toate cheltuielile suportate de antreprenor în derularea proiectelor, rezultând o scădere a profitabilității și, implicit, o îngreunare a productivității operaționale a companiei.

- Care sunt direcțiile de acțiune viitoare, în vederea dezvoltării companiei?

- Considerăm că cea mai importantă resursă este cea umană, compania acordând o atenție deosebită dezvoltării profesionale a întregului personal prin asigurarea de cursuri de perfecționare, de programe și echipamente ce îi ajută în optimizarea și gestionarea proiectelor, precum și un portofoliu variat și complex de proiecte, astfel încât să poată învăța și să poată acumula experiență, toate acestea ducând la dezvoltarea profesională pe care colegii noștri și-o doresc. Totodată, o parte importantă a strategiei noastre este înnoirea și completarea parcului auto și de utilaje, necesar în executarea proiectelor, precum și a tehnologiilor inovatoare, astfel încât să putem atinge standardele de calitate cerute de beneficiarii noștri. Digitalizarea constituie, de asemenea, o prioritate, fiind foarte bine cunoscute beneficiile pe care aceasta le aduce proceselor de organizare și operaționalizare a proiectelor, pentru a putea să le finalizăm la timp, la standardele cerute și la costurile pe care ni le-am asumat. Pentru viitor, compania analizează și dorește să investească într-o facilități de producție a materialelor de construcție atât de necesare proiectelor proprii, dar și destinate vânzării către piața națională. Până atunci, însă, e foarte important să creștem și să ne consolidăm poziția de furnizor de servicii complete de construcții pe segmentele dedicate infrastructurii rutiere și feroviare, dat fiind interesul la nivel european de a dezvolta rețelele de drumuri și autostrăzi, precum și cele de cale ferată, pentru o mai bună conectivitate. (O.V.Ș.)



ACCIONA: Planuri de extindere în România, pe piața de energie regenerabilă



ACCIONA, una dintre cele mai importante companii spaniole, listate la Bursa din Madrid și cu o istorie de peste un secol, activează în principal pe piețele energie regenerabilă, infrastructură, apă și servicii. Strategia sa se bazează pe sustenabilitatea și bunăstarea socială ca pietre de temelie ale creșterii economice, dar și pe echilibrul de mediu și progresul social. În cadrul grupului, compania *Ingenieria Especializada Obra Civil E Industrial SA* (denumită anterior ACCIONA Ingeniería și care a fost fondată în urma fuziunii dintre Iberinsa și Aepo) este parte integrantă a Diviziei de Consultanță în Inginerie și Mediu, care operează independent față de alte divizii, menținând totodată standardele și angajamentele ACCIONA. Compania are peste 70 de ani de experiență în domeniul proiectării, managementului proiectelor, supervizării de lucrări și consultanței în inginerie, atât în Spania, cât și pe plan internațional, într-o varietate de specialități: infrastructură de transport rutier, feroviar, de metrou, infrastructură aeroportuară, porturi și lucrări maritime, infrastructură de apă și canalizare, geotehnică, mecanica solului și lucrări subterane, clădiri și urbanism etc. La nivel național, ACCIONA este prezentă din anul 2004, prin compania *Ingenieria Especializada Obra Civil E Industrial SA Madrid sucursala București (România)*, specializându-se în ultima perioadă în servicii de proiectare pentru infrastructura de transport rutier, feroviar și portuar.

- La ce proiecte lucrați în această perioadă? În ce stadiu sunt acestea și ce termene de execuție au prevăzute?

- Pe partea de infrastructură de transport rutier, am finalizat anul trecut completarea studiului de fezabilitate pentru Autostrada A8 Târgu Mureș - Târgu Neamț și anul acesta studiul de fezabilitate pentru drumul expres Foșcani - Brăila. Avem în derulare elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic de execuție pentru drumurile expres Brăila - Tulcea și Buzău - Brăila, cu termene estimate de finalizare pentru lunile mai - iunie 2025. Asigurăm asistență tehnică din partea proiectantului pe parcursul execuției lucrărilor de construcție pentru Autostrada A7 Bacău - Pașcani, pentru care am finalizat elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic de execuție la începutul anului 2023. Am început



A7 Bacău - Pașcani



Carlos Gálvez León (59 de ani)

Funcția/Compania: Country Manager România, ACCIONA Ingeniería;

Experiență profesională: 34 de ani în domeniul construcțiilor, din care 19 ani în România.

recent serviciile de proiectare pentru Drumul de Legătură Autostrada A1 Arad - Timișoara - DN 69, fiind estimată finalizarea în aproximativ două luni. Așteptăm și soluționarea contestației pentru elaborarea studiului de fezabilitate pentru drumul expres Caransebeș - Lugoj, cu termen de implementare 21 luni, recent câștigat și contestat, pentru a putea să semnăm contractul de servicii aferent și să începem lucrul și pentru acesta. Un alt proiect important în care suntem implicați este Platforma Multimodală Galați, vizând infrastructura rutieră și feroviară de acces în port.

- Cum a evoluat activitatea companiei în 2023 și ce estimări aveți pentru 2024 și în perspectivă?

- La nivelul diviziei de inginerie și mediu, ACCIONA a înregistrat, în total, o cifră de afaceri de aproximativ 33 milioane de euro în 2023, din care aproximativ 10%-15% reprezintă activitatea din România. Obiectivul este să avem la nivel național o creștere organică, sustenabilă și constantă de aproximativ 5%-10% a cifrei de afaceri în fiecare an.

- Cum credeți că se va dezvolta infrastructura României, pe termen scurt și mediu?

- Perspectivele de finanțare, deși variate, se bazează pe o contribuție din partea Uniunii Europene într-un procentaj considerabil mai redus față



CF Cluj-Napoca - Oradea - Episcopia Bihor

de cel practicat până acum, majorându-se, astfel, contribuția la nivel de buget de stat, eventual buget local. Având în vedere fondurile limitate disponibile atât la nivel național, cât și local, se vor reduce, cel mai probabil, investițiile în acest sector, prin limitarea proiectelor către care vor fi alocate fondurile. Acest lucru va duce la un număr mai redus de proiecte care ar avea perspective de finalizare mai sigure, în timp ce o eventuală promovare a unui număr mai mare de proiecte pentru care nu se pot aloca fondurile necesare finalizării acestora va conduce la blocarea majorității acestora.

Avem o experiență chiar recentă, unde un beneficiar al serviciilor de proiectare pentru unul din proiectele derulate la nivel local în baza unui protocol de colaborare cu CNAIR nu a onorat plata facturilor timp de aproximativ 6 luni, din cauza lipsei fondurilor alocate proiectului, sursa de finanțare fiind bugetul de stat.

- Ce investiții și planuri de dezvoltare aveți stabilite pe termen scurt, mediu și lung, la nivel de companie?

- România constituie una dintre țările-cheie pentru divizia de inginerie/proiectare a ACCIONA la nivel european și global. În momentul de față, suntem concentrați pe infrastructura de transport, domeniu în care suntem una dintre cele mai importante companii. Am observat recent cererea de livrare de proiecte de infrastructură pe bază de BIM, vom aborda cu siguranță și această direcție, având în vedere experiența în BIM a ACCIONA la nivel global, dar și a echipei de proiectare din România, care a participat în astfel de proiecte la nivel internațional. Pe viitor, intenționăm să explorăm și alte domenii, cum ar fi energia regenerabilă și dezvoltarea sustenabilă, domenii pe care ACCIONA se concentrează la nivel global de aproximativ 20 de ani.

- Care sunt principalele provocări pe care le întâmpinați în activitate, în prezent?

- Termenele contractuale pentru realizarea de studii de fezabilitate nu sunt corelate cu realitatea administrativă din România din acest moment, unde se poate aștepta emiterea unui aviz până la 6 luni și unde strategiile la nivel local nu sunt alinate cu cele de la nivel național, generându-se astfel necesitatea de revizii constante. La acestea, se mai adaugă și nivelul de detaliu solicitat prin documentațiile de atribuire pentru această etapă de proiectare, în special pe partea de investigații de teren, care nu iau în considerare constrângerile de timp impuse de termenele contractuale. În plus, contractele de servicii și caietele de sarcini conțin prevederi care nu sunt tocmai echilibrate, proiectantul fiind obligat să își asume anumite riscuri al căror management nu poate fi obiectiv realizat de acesta, fiind de multe ori tras la răspundere pentru evenimente a căror cauze sunt în afara controlului său.

Ovidiu ȘTEFĂNESCU

ELECTROGRUP: Business anual de peste un miliard de lei și noi oportunități



Compania Electrogrup a fost înființată în anul 1997, cu obiectivul principal de a oferi servicii de consultanță în domeniul electric. De-a lungul anilor, societatea s-a transformat dintr-o firmă de consultanță în instalații electrice într-un renumit constructor de infrastructură energetică, de telecomunicații și civilă. Expertiza echipei Electrogrup este liantul companiei, care stă la baza succesului și a poziției competitive consolidate de-a lungul celor 27 de ani de activitate. În prezent, grupul furnizează soluții la cheie de proiectare, implementare, mentenanță și dispecerizare pentru proiecte complexe de infrastructură energetică, telecomunicații și construcții civile, desfășurate la nivel național și internațional. Pilonii principali ai succesului companiei sunt reprezentați de expertiză, dinamism și sustenabilitate, acești factori aducându-și aportul la ocuparea poziției de lider în dezvoltarea de sisteme și rețele de importanță majoră. De asemenea, firma a implementat conceptul cross sector, care a permis reducerea costurilor, a timpului de implementare și a impactului asupra mediului. În cele ce urmează, Raluca Ceascai, CEO la Electrogrup, se referă la situația operațională curentă și la perspectivele de dezvoltare a infrastructurii pe termen lung.

- Cum a evoluat activitatea de construcții în primele 6 luni din 2024 și cum credeți că se va dezvolta aceasta până la finalul anului, dar și în perspectiva anilor 2025-2027?

- În primele șase luni din 2024, sectorul construcțiilor din România a fost dinamic și în creștere, susținut de investiții semnificative în infrastructura critică și în modernizarea infrastructurii naționale. Acestea au provenit, în principal, din fonduri europene (precum PNRR) și din proiecte locale. Proiecte esențiale, cum ar fi construcția de spitale județene, dezvoltarea infrastructurii rutiere și modernizarea infrastructurii educaționale și de recreere, au contribuit la această evoluție. Și la Electrogrup am resimțit o creștere a cererii pentru proiecte noi, în special în domeniile infrastructurii rutiere și energetice. Ne așteptăm ca tendința pozitivă să continue și în a doua jumătate a anului 2024. Ne axăm în special pe infrastructura critică energetică, inclusiv pe proiecte complexe pentru producția, transportul și distribuția energiei electrice, având experiență și în dezvoltarea infrastructurii pentru sursele de energie regenerabilă. Proiectele de infrastructură civilă sunt o extensie firească a competențelor noastre acumulate în cadrul proiectelor de mare complexitate tehnică, oferindu-ne posibilitatea să contribuim semnificativ și la modernizarea



Raluca Ceascai

Funcția/Firma: CEO, Electrogrup;
Experiență profesională: peste 16 ani în domeniul infrastructurii energetice.

infrastructurii naționale. Perspectivele pentru anii 2025-2027 sunt și acestea optimiste, anticipând o creștere susținută în sectorul infrastructurii pentru energia verde, stimulată de obiectivele naționale și europene de tranziție energetică și de intensificarea investițiilor în domeniul energiei verzi.

- Precizați nivelul cifrei de afaceri realizate de companie în 2023 și în primele 6 luni din 2024 și estimați evoluția acesteia în 2024.

- În 2023, Electrogrup a atins o cifră de afaceri de peste un miliard de lei, reprezentând o creștere de 108% față de anul precedent. Și profitul companiei a crescut semnificativ, ajungând la 218 milioane de lei. Pentru primele 6 luni din 2024, rezultate financiare au rămas solide, susținute de proiecte mari, precum obiective complexe de infrastructură energetică, construcții de rețele de gaz și modernizarea infrastructurii rutiere, respectiv îmbunătățirea mobilității urbane. Estimăm o creștere continuă până la finalul anului, bazată pe portofoliul extins de proiecte și pe dezvoltarea de noi inițiative în domeniul energiei verzi.

- Care sunt principalele proiecte la care lucrați în această perioadă?

- În prezent, Electrogrup lucrează la o serie de proiecte majore, printre care modernizarea infrastructurii rutiere a DN1 în cadrul Centurii Metropolitane TR 35, construcția conductei de transport gaze naturale de la Țărnuțului Mării Negre până la Podișor, dezvoltarea unei rețele inteligente de distribuție a gazelor naturale în comunele Marginea și Horodnic de Sus, din județul Suceava. De asemenea, suntem implicați în proiecte care susțin tranziția către energia verde, ceea ce ne oferă oportunități importante de dezvoltare.

- Ce planuri și obiective de dezvoltare aveți, la nivel de companie, pentru anii următori?

- Ne concentrăm în special pe optimizarea proceselor interne și pe managementul eficient al resurselor, prin digitalizarea operațiunilor. Un accent

deosebit îl punem și pe pregătirea specialiștilor, având în vedere contextul pieței și nevoia de expertiză avansată. Căutăm tineri cu potențial, dezvoltând programe de internship, practică și training, menite să consolideze cunoștințele și competențele necesare pentru a face față cerințelor din industria energetică, inclusiv din sectorul energiei verzi, dar și din sectorul de construcții: infrastructură rutieră, aeroportuară, rețele gaz, hale industriale. Având în vedere experiența noastră în acest domeniu, ne propunem să devenim o școală de referință pentru viitorii ingineri care vor susține nu doar tranziția energetică, ci doresc să capete expertiză în domeniul confecțiilor metalice și lucrări de construcții.

- Care sunt dificultățile și provocările pe care le întâmpinați în activitate, în această perioadă?

- Vorbim aici despre o criză generalizată la nivelul întregii piețe și nu cred că e o surpriză că menționăm lipsa acută de forță de muncă atât pe șantiere, cât și în zona specialiștilor. Pentru a face față cererii, recrutăm personal din afara Europei. De asemenea, competiția agresivă din partea unor companii mari și experimentate din afara țării, ne complică și mai mult activitatea. Pentru a rămâne competitivi, ne concentrăm pe optimizarea proceselor interne, eficiență și consolidarea echipei. Noi ne-am îmbunătățit expertiza în infrastructura energetică și ne menținem ca un brand integrat pe piața construcțiilor, cu know-how și capacități tehnice și de construcție in-house, ceea ce ne poziționează ca jucător-cheie în industrie.

- Ce proiecte aveți în plan în direcția digitalizării/automatizării activității?

- În direcția digitalizării și automatizării activităților noastre, avem în plan implementarea mai multor proiecte esențiale, menite să optimizeze procesele interne și să îmbunătățească eficiența operațională. Printre inițiativele Electrogrup se numără implementarea platformei SSM.ro, care va simplifica gestionarea electronică a documentelor de Sănătate și Securitate în Muncă și Situații de Urgență, facilitând semnarea electronică, arhivarea și instruirea online a angajaților. De asemenea, automatizăm procesele de gestiune a stocurilor printr-un sistem care permite gestionarea și interogarea stocurilor direct de pe dispozitive mobile, cu integrare automată în ERP. Aceste proiecte fac parte dintr-o strategie mai amplă de digitalizare și automatizare a activităților noastre, cu scopul de a crește productivitatea și de a reduce dependența de procesele manuale, contribuind astfel la transformarea digitală a organizației. (O.V.Ș.)



MAPN: Investiții masive în proiecte menite să asigure securitatea regională



În Ministerul Apărării Naționale (MAPN), "Direcția domenii și infrastructuri" (DDI) este structura centrală de specialitate, subordonată nemijlocit ministrului apărării naționale, care asigură administrarea patrimoniului imobiliar, elaborarea și aprobarea, în limitele competenței sale, a programelor de investiții și a documentațiilor tehnico-economice pentru lucrările de investiții. Aceasta urmărește și coordonează executarea lucrărilor de construcții noi și reparații în toate fazele de implementare, exercită controlul statului în toate etapele și componentele sistemului calității în construcții și coordonează și controlează activitatea de apărare împotriva incendiilor. Atribuțiile principale ale DDI se referă, printre altele, la exercitarea obligațiilor și responsabilităților investitorului și ale proprietarului patrimoniului imobiliar al armatei și aplicarea controlului disciplinei în urbanism și amenajarea teritoriului. Totodată direcția își exercită competențele și în domenii precum administrarea proprietății imobiliare, elaborarea politicii MAPN privind proprietatea imobiliară, modernizarea, menținerea sau, după caz, reducerea acesteia prin proiecte și programe imobiliare specifice, reprezentarea intereselor Ministerului în relațiile cu instituțiile statului, la nivel interministerial, cu autoritățile administrației centrale și locale și în cele cu armatele străine, elaborarea propunerilor de acte normative specifice, emiterea de norme tehnice, dispoziții și precizări și coordonarea implementării acestora în întregul sistem de administrare, exploatare și mentenanță a proprietății imobiliare și infrastructurii din minister, controlul respectării prevederilor legislației în vigoare, asigurarea proprietăților imobiliare necesare forțelor în situațiile speciale de criză, război, conflict și post conflict și coordonarea acțiunilor desfășurate de către unitățile de cartuire trupe și administrare cazărmi.

- Care este valoarea bugetului de care dispune MAPN în 2024 și ce fonduri vor fi alocate pentru investiții?

- La data de 1 martie 2022, Consiliul Suprem de Apărare a țării a hotărât creșterea procentului din PIB alocat bugetului apărării la 2,5% începând cu anul 2023. În consecință, pentru implementarea acestei decizii, Legea nr. 421/2023 a bugetului de stat 2024 prevede un buget de 39,5 miliarde lei pentru apărare, din care un procent important este alocat achiziției de echipamente majore și activităților de cercetare-dezvoltare. Pentru lucrările de investiții în infrastructură, pentru anul 2024 au fost planificate, inițial, peste 3 miliarde lei, din care, până în prezent, au fost executate și decontate lucrări în valoare de aproximativ 500 de milioane de lei. Sumele alocate în acest an sunt acoperitoare pentru realizarea lucrărilor de construcții și instalații cuprinse în Planul de investiții al Ministerului Apărării Naționale.

- Care sunt cele mai mari proiecte de investiții pe care le aveți în implementare din fonduri europene, în această perioadă?

- În prezent sunt în diferite faze de derulare proiecte investiționale finanțate din fonduri europene depuse



Col. ing. Bogdan Alexandru (50 de ani)
Șef Serviciu Documentații Tehnice, MAPN

în cadrul POR 2014-2020, pe diferite axe după cum urmează:

- **Axa prioritară 5**, Prioritatea de investiții 5.1/7 - Conservarea, protejarea, promovarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural - proiecte nefinalizate. Proiectul "Lucrări de intervenție la fațada Cercului Militar Național" (cod SMIS 124949) are ca scop reabilitarea fațadelor unei clădiri emblematice pentru patrimoniul aflat în administrarea MAPN. Valoarea totală contractată a proiectului este de 34,94 milioane de lei, din care 10,67 milioane de lei sunt fonduri nerambursabile. Contractul de finanțare a fost semnat în luna decembrie 2018, iar finalizarea executării lucrărilor este estimată la finalul anului 2024.

- **Axa Prioritară 3**, Prioritatea de Investiții 3.1, Operațiunea B - Clădiri Publice - Apel de proiecte dedicat sprijinirii obiectivelor strategiei UE pentru Regiunea Dunării. Proiectul "Reabilitare termică a pavilionului C4 din cazarma 3416 Constanța" (cod SMIS 125100) are o valoare contractată totală de 12,43 milioane de lei, din care 7,78 milioane de lei reprezintă finanțare nerambursabilă. Contractul de finanțare a fost semnat în anul 2022, iar proiectul se află în derulare, cu termen de finalizare prevăzut la sfârșitul lunii august 2024.

Tot prin această facilitate este finanțat și proiectul de "Reabilitare termică a pavilionelor D, D1, D2 și D5 din cazarma 1369 Constanța" (cod SMIS 125139). Valoarea totală contractată a acestuia este de 20,14 milioane de lei, din care finanțarea nerambursabilă este de 8,28 milioane de lei. Contractul de finanțare a fost semnat în anul 2021. Pentru acest proiect imobiliar, procentul cheltuielilor eligibile nerambursabile este de 55,92%.

- Ce investiții aveți în implementare, având ca sursă fonduri din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)?

- Comitetul Ministerului Apărării Naționale pentru organizarea și coordonarea procesului de atragere de fonduri europene nerambursabile a inițiat și susținut demersurile pentru depunerea documentelor necesare accesării fondurilor europene nerambursabile din cadrul PNRR, în domeniile de interes



Col. ing. Mihai Urlea (49 de ani),
Șef Serviciu Infrastructuri NATO, MAPN

pentru MAPN. Toate demersurile derulate au condus fie la includerea unor investiții ale MAPN în PNRR, fie la depunerea în condiții de eligibilitate care, după caz, să asigure semnarea contractelor de finanțare pentru structurile din subordinea MAPN. Având în vedere evoluțiile privind deschiderea unor linii de finanțare din PNRR, în mod sintetic expunem proiectele întocmite la nivelul MAPN finanțate/depuse spre finanțare în platformele aferente diferitelor componente ale PNRR:

- **Componenta 12** - Sănătate, Investiția: I2. Dezvoltarea infrastructurii spitalicești publice, cod apel de proiecte MS-0212. MAPN are în derulare 4 proiecte de investiții în Programul național de investiții în infrastructura de sănătate, aferent Țintei 377, Componenta 12 - Sănătate, aprobat prin HG nr. 1237/2022 și HG nr. 143/2023, respectiv: realizarea pavilionului de medicină operațională - politraumă la Spitalul Clinic de Urgență Militar "Dr. Ștefan Odobleja" Craiova, cu o valoare totală de aproape 52 milioane de lei; realizarea pavilionului de chirurgie-traumatologie la Spitalul Militar de Urgență "Dr. Ion Jianu" Pitești, proiect cu o valoare totală de 111,12 milioane de lei; realizare pavilion nou bloc chirurgical politraumă la Spitalul Militar de Urgență "Dr. Alexandru Augustin" Sibiu, având valoarea totală de aproape 97 milioane de lei; realizarea pavilionului de medicină operațională - politraumă la Spitalul Militar de Urgență "Regina Maria" Brașov, având valoarea totală de 134,85 milioane de lei. Valoarea totală a celor 4 proiecte este de 394,8 milioane de lei.

- **Componenta 12** - Sănătate, Investiția I2.4 - Echipamente și materiale destinate reducerii riscului de infecții nosocomiale, cod apel de proiecte MS-0024. În cadrul apelului de proiecte sunt incluse 4 investiții, cu o valoare totală de 48,11 milioane de lei.

- **Componenta 12** - Sănătate, Investiția I1.3 - Unități de asistență medicală ambulatorie, cod apel de proiecte MS-0013. În cadrul acestui apel este inclus proiectul "Dezvoltarea infrastructurii medicale prespitalicești în Ambulatoriul Integrat al Spitalului Militar de Urgență «Dr. Alexandru Augustin» Sibiu", având o valoare totală de 3,11 milioane de lei.

● **Componenta 7** - Transformare digitală, Investiția I.3 - Realizarea sistemului de eHealth și telemedicină, Investiția specifică: I3.3 - Investiții în sistemele informatice și în infrastructura digitală a unităților sanitare publice, cod apel de proiecte MS-733. În cadrul apelului de proiecte sunt propuse 6 obiective (aflate în faza de precontractare), a căror valoare totală este de 41,87 milioane de lei.

● **Componenta 15** - Educație, Dotarea cu laboratoare inteligente a unităților de învățământ secundar superior, a palatelor și a cluburilor copiilor. Prin această facilitare sunt propuse 4 proiecte (aflate în faza de precontractare), a căror valoare totală este de 1,75 milioane de lei.

● **Componenta 15** - Educație, Dotarea cu mobilier, materiale didactice și echipamente digitale a unităților de învățământ preuniversitar și a unităților conexe. În cadrul acestui apel sunt propuse două proiecte (aflate în faza de precontractare), a căror valoare totală este de 2,3 milioane de lei.

● **Componenta 5** - Valul Renovării, Axa 2 - Schema de granturi pentru eficiență energetică și reziliență în clădiri publice, Operațiunea B.2: Renovarea energetică moderată sau aprofundată a clădirilor publice. În cadrul acestei Componente au fost depuse 5 proiecte a căror valoare totală este de 43,25 milioane de euro.



- Ce alte surse de finanțare utilizați pentru implementarea proiectelor MAPN?

- Prin Programul NATO de Investiții în Securitate (NSIP), până în prezent, MAPN, prin Direcția domeniului și infrastructurii, în calitate de autoritate pe domeniul infrastructură, a implementat un număr de 40 de proiecte, din cadrul pachetelor de capacități aprobate de către autoritățile NATO, pentru realizarea de facilități specifice în cadrul unităților militare dislocate în localitățile Fetești, Otopeni, București, Midia, Mangalia, Timișoara, Lugoj, Tunari și Cincu, în valoare totală de 94,9 milioane de euro, din care 68,45 milioane de euro reprezintă finanțare NATO și 26,44 milioane de euro, finanțarea României. Proiectele finalizate până în prezent au avut ca scop principal dezvoltarea infrastructurii bazelor aeriene prin realizarea/reabilitarea suprafețelor aeroportuare cu diverse destinații: pistă decolare-aterizare, căi de rulare, platforme pentru parcare a aeronavelor, platforme de mentenanță și testare, precum și realizarea de hangare de mentenanță, spații de depozitare, depozite de combustibil, dezvoltarea infrastructurii de recepție, staționare și continuarea deplasării trupelor (RSOM) și de antrenament în cadrul poligoanelor specifice. Valoarea estimată a proiectelor NSIP din cadrul Pachetelor de capacități

aprobate de către autoritățile NATO pentru perioada 2024-2027 aflate în prezent în diferite faze de implementare, care vizează în principal dezvoltarea facilităților de depozitare combustibil și realizarea infrastructurii aeroportuare, este de 149,22 milioane de euro, din care 122,5 milioane de euro reprezintă finanțare NATO și 26,73 milioane de euro, contribuția României.

- Care sunt cele mai mari proiecte de investiții coordonate de MAPN, care vor fi realizate în următorii ani (2024-2030)?

- Dintre lucrările semnificative ce se implementează prin grija Direcției domeniului și infrastructurii, pot fi amintite:

● **Infrastructura Bazei 57 Aeriană din cazarma 888 Mihail Kogălniceanu**, investiție ai cărei indicatori tehnico-economici au fost aprobați cu Hotărârea Guvernului nr. 781/2019, are o valoare totală de 12,17 miliarde lei (circa 2,57 miliarde euro). Realizarea investiției imobiliare este împărțită în 4 etape, programate pe o perioadă de aproximativ 20 de ani, prioritate având lucrările de asigurare a utilităților, amenajarea terenului, realizarea unei piste de decolare-aterizare și a zonelor de mișcare aeroportuară. Lucrările au început în anul 2023. Finalizarea investiției, în funcție de alocările bugetare, este estimată a avea loc în anul 2040.

● **Realizare infrastructură - zonă operațională - în cazarma 1833 Câmpia Turzii**, investiție ai cărei indicatori tehnico-economici au fost aprobați cu HG nr. 754 din 20 septembrie 2018, are o valoare de 1,67 miliarde lei. Lucrările au fost începute în anul 2023 și au termenul de finalizare stabilit în anul 2030.

● **Realizare infrastructură în cazarma 3600 Mihai Bravu**, investiție ai cărei indicatori tehnico-economici au fost aprobați cu HG nr. 309/2021, are o valoare de aproape 1,15 miliarde lei. În luna aprilie a acestui an a fost emisă autorizația de construire pentru lucrările din prima etapă de implementare. Durata de execuție este estimată la 66 de luni.

● **Realizare infrastructură necesară Comandamentului Corpului Multinațional de Sud-Est în cazarma 562 Sibiu**, investiție ai cărei indicatori tehnico-economici au fost reaprobați în luna octombrie 2022, are o valoare de 749,15 milioane de lei. Lucrările au fost începute din anul 2021 și au termen de finalizare în 2025.

● **Lucrări de infrastructură necesare funcționării Colegiului Național Militar "Alexandru Ioan Cuza" în cazarma 3607 Constanța**, investiție ai cărei indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin HG nr. 309/2021, are o valoare totală de 206,7 milioane de lei. Durata de execuție a lucrărilor este prevăzută la 48 de luni.

- Care este, pe scurt, strategia MAPN pentru dezvoltarea infrastructurii de apărare și ce investiții sunt prevăzute pentru acest sector până în 2030?

- În contextul alocării prin bugetul MAPN a unor sume importante pentru achiziția de echipamente majore și pentru activitățile de cercetare-dezvoltare, categoriile de forțe ale armatei au inițiat demersuri

privind asigurarea infrastructurii necesare pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a misiunilor primite. Prin prisma atribuțiilor sale, Direcția domeniului și infrastructurii asigură elaborarea și aprobarea, în limitele competenței sale, a programelor de investiții și a documentațiilor tehnico-economice pentru lucrările de investiții, urmărește și coordonează executarea lucrărilor de investiții și reparații în toate fazele de implementare a acestora, exercită controlul statului în toate etapele și componentele sistemului calității în construcții. În următorii ani vor fi continuate și finalizate obiectivele aflate în diverse stadii de implementare, iar, în perspectivă, va continua dezvoltarea infrastructurii bazelor aeriene, se vor demara investiții pentru creșterea calității vieții personalului (reabilitare sau construcții noi cu funcțiunea de cămine de garnizoană sau unitate, pavilioane de învățământ sau de cazare, comandamente, clădiri administrative, blocuri alimentare etc.) și, de asemenea, se vor demara investiții imobiliare pentru realizarea de spații pentru adăpostirea tehnicii militare noi și pentru asigurarea mentenanței - spații de depozitare, depozite de combustibil etc.

- Care sunt principalele obiective stabilite la nivelul MAPN, pe termen scurt, mediu și lung?

- Armata României este un vector important al promovării imaginii României în lume. Angajamentele asumate în teatrele de operații confirmă vocația țării noastre de furnizor de securitate, consolidează statutul internațional al României, de aliat și partener de nădejde, conform tratatelor și acordurilor la care este parte, contribuind la dezvoltarea cooperării militare, capacității operaționale și interoperabilității Armatei României cu armatele statelor membre NATO și UE. În climatul geostrategic actual, dezvoltarea unor capacități menite să asigure suportul logistic al intervențiilor armate este vital. În acest sens, angajamentele asumate prin tratatele ale României cu NATO, cu alți parteneri strategici, care implică între altele alocarea a 2,5% din PIB Apărării Naționale, creează posibilitatea amplificării investițiilor în capacități logistice militare. Armata României contribuie la întărirea posturii de descurajare și apărare a Alianței Nord-Atlantice și la dezvoltarea capacităților de apărare ale Uniunii Europene, în mediile terestru, aerian și maritim. De asemenea, exercițiile și alte activități desfășurate în comun arată determinarea, forța și capacitatea țărilor aliate de a asigura securitatea fecărei stat membru din NATO. Pentru asigurarea interoperabilității cu structurile militare ale statelor membre NATO, pe timpul operațiilor și exercițiilor aliate, și infrastructura necesară îndeplinirii misiunilor de instruire, Direcția domeniului și infrastructurii își aduce contribuția la acest efort comun prin asigurarea documentațiilor tehnico-economice pentru lucrările de investiții și prin coordonarea executării lucrărilor de investiții și reparații.

Ministerul Apărării Naționale, împreună cu structurile similare din țările aliate, va continua consolidarea apărării comune pe întregul flanc estic și descurajarea oricăror agresiuni împotriva teritoriului aliat. (E.M.)

VASTINT își propune noi standarde de excelență în construcții sustenabile



Parte a grupului Vastint, reprezentând o organizație internațională ce activează de peste 35 de ani în domeniul imobiliar, Vastint România este prezent pe piața locală din anul 2008, operând în domeniile achizițiilor de terenuri, planificării, proiectării, construcției, închirierii și vânzării de proprietăți imobiliare. În 2010, Vastint România a achiziționat platforma fostei fabrici Timpuri Noi, cu o suprafață de peste 53.000 mp, amplasată în zona centrală a Capitalei. De asemenea, în 2011 a fost finalizată achiziția unui teren cu o arie de 20.000 mp în zona Orhideea, iar în 2016 compania a cumpărat un teren de 48 ha în zona de nord a Bucureștiului, în imediata apropiere a stației multimodale Străulești. În plus, Vastint mai deține un teren de 23.000 mp pe Splaiul Unirii, în apropierea Timpuri Noi Square, cel mai mare proiect dezvoltat de companie în București. În următorii ani, Vastint România intenționează să dezvolte o zonă constructibilă brută estimată la peste 700.000 mp, pe proprietățile deja deținute. Proiectele vor cuprinde birouri de clasa A, zone rezidențiale și spații comerciale.



Antoniu Panait

Funcția/Firma: Managing Director, Vastint România;

Experiență profesională: 16 ani pe piața imobiliară și de construcții.

- Ce proiecte aveți în dezvoltare, în România, și în ce stadiu sunt acestea?

- În prezent, Vastint România se concentrează pe dezvoltarea fazei a doua a proiectului Timpuri Noi Square, un complex modern de birouri situat într-o zonă strategică a Bucureștiului, cu acces facil la mijloace de transport. Această fază este în plină construcție și reprezintă un pas important în extinderea proiectului, continuând să punem accent pe calitate, sustenabilitate și eficiență. Suntem încântați să menționăm că faza întâi a proiectului Timpuri Noi Square, care include trei clădiri de birouri, este închiriată în proporție de aproximativ 100%, un rezultat care subliniază atractivitatea și valoarea dezvoltărilor noastre. Business Garden Bucharest, un alt proiect Vastint finalizat care se bucură de o recunoaștere largă pentru designul său sustenabil și a facilităților moderne pe care le oferă, este în curs de închiriere. În viitor, intenționăm să ne extindem portofoliul prin dezvoltarea de proiecte rezidențiale, urmărind astfel să contribuim și mai mult la diversificarea și îmbunătățirea pieței imobiliare din România.

- Ce tendințe remarcate pe piața noilor dezvoltări imobiliare, în anul 2024?

- În 2024, piața dezvoltărilor imobiliare este influențată semnificativ de tendințele legate de taxonomie și ESG (Environmental, Social, and Governance). În conformitate cu noile reglementări europene și cerințele stricte de sustenabilitate, observăm o tranziție clară către clădiri de calitate superioară, cu certificări verzi de nivel înalt. Acest lucru este evidențiat și de studiul Cushman & Wakefield, care arată că 76% din portofoliul de birouri din Europa nu îndeplinește standardele ESG. Cu toate acestea, se preconizează volume foarte mici de livrări noi pe piață, ceea ce, corelat cu creșterea cerințelor ESG, duce inevitabil la o majorare a chiriei. În acest context, prezentul devine o oportunitate excelentă

pentru companii să securizeze spațiile disponibile, mai ales în clădirile cu certificări de top. De exemplu, la Vastint România, avem încă spații disponibile în proiectul Business Garden Bucharest. Cele trei clădiri ale proiectului dețin cele mai mari punctaje LEED CS 2009, iar clădirea A este a treia din lume ca nivel de certificare verde.

- Există probleme de finanțare pe piața dezvoltărilor imobiliare, în acest moment?

- În contextul actual, finanțarea pe piața dezvoltărilor imobiliare prezintă provocări semnificative. Creșterea costurilor de finanțare are un impact major asupra întregului lanț de dezvoltare, influențând atât valoarea de construcție a clădirilor, cât și volumul de proiecte noi. Acest lucru se reflectă inevitabil și în costul mai mare al chirilor, deoarece dezvoltatorii trebuie să compenseze aceste creșteri. La Vastint, ne-am concentrat întotdeauna pe menținerea unei stabilități financiare care să ne permită să continuăm dezvoltarea proiectelor noastre.

- Ce prevede, pe scurt, strategia ESG a companiei și care sunt obiectivele stabilite, la acest capitol?

- Strategia ESG a Vastint România se concentrează pe integrarea sustenabilității în toate aspectele operațiunilor noastre, având ca scop principal crearea unor dezvoltări imobiliare de înaltă calitate, care contribuie pozitiv la mediu, societate și guvernanta corporativă. Obiectivul nostru este reducerea amprentei de carbon prin implementarea unor practici de construcție durabile, utilizarea eficientă a resurselor și promovarea energilor regenerabile. Proiectele noastre sunt dezvoltate conform standardelor internaționale de certificare verde, cum ar fi LEED și BREEAM, asigurându-ne că fiecare clădire contribuie la un mediu mai sănătos. Vastint România se angajează să sprijine comunitățile locale prin crearea de spații care nu doar îmbunătățesc calitatea vieții locuitorilor și utilizatorilor, dar și susțin dezvoltarea socială și economică. De asemenea, ne concentrăm pe incluziune și

diversitate, asigurându-ne că toți angajații și partenerii noștri se simt valorizați și respectați. Menținem un nivel ridicat de transparență și integritate în toate acțiunile noastre, respectând cele mai bune practici de guvernanta corporativă. Obiectivul nostru este să construim încredere cu toți partenerii noștri, de la investitori și până la comunitățile în care activăm, prin adoptarea unor decizii responsabile și etice. Prin această abordare integrată, ne propunem să aducem o contribuție durabilă la dezvoltarea urbană și la îmbunătățirea calității vieții, asigurând în același timp succesul pe termen lung al companiei.

- Ce obiective aveți pe termen mediu și lung pe piața din România?

- Pe termen mediu și lung, Vastint România își propune să-și consolideze poziția de lider în dezvoltarea sustenabilă pe piața imobiliară locală, având ca principal obiectiv continuarea expansiunii și finalizarea fazei a doua a proiectului Timpuri Noi Square. În cadrul acestei dezvoltări, ne propunem să atingem un nou standard de excelență în ceea ce privește sustenabilitatea, având ca țintă obținerea celui mai înalt punctaj LEED. Ambiția noastră este să facem istorie prin depășirea performanței pe care am realizat-o deja cu Business Garden Bucharest, Clădirea A, care a obținut cel mai mare punctaj LEED din România și se află pe locul 3 la nivel mondial conform standardului LEED CS 2009. Această provocare ne motivează să continuăm să ne dezvoltăm și să aplicăm cele mai avansate tehnologii și soluții ecologice, asigurându-ne că proiectele noastre nu doar respectă, ci și depășesc normele internaționale de sustenabilitate. Prin aceste eforturi, dorim să contribuim la dezvoltarea unui mediu urban modern și sustenabil în București și să stabilim noi repere pentru întreaga industrie de real estate din România. Pe termen lung, ne dorim ca fiecare proiect Vastint să devină un exemplu de excelență în construcțiile verzi, demonstrând că este posibil să dezvoltăm spații care nu doar îndeplinesc nevoile actuale ale pieței, dar și protejează și îmbunătățesc mediul înconjurător pentru generațiile viitoare.

- Care sunt principalele dificultăți și provocări pe care le întâmpinați în activitatea curentă?

- Una dintre principalele dificultăți pe care le întâmpinăm în activitatea curentă este fluctuația a prețurilor la materialele de construcție. Acest fenomen, care a devenit tot mai accentuat în ultimii ani, creează incertitudini în ceea ce privește costurile și termenii de livrare, afectând planificarea și bugetarea proiectelor noastre. Pentru a gestiona această provocare, am adoptat o abordare flexibilă, licitând pe pachete pentru construcția fazei a doua a proiectului Timpuri Noi Square. Această strategie ne permite să răspundem mai rapid la schimbările de pe piață și să optimizăm costurile, selectând cei mai potriviți furnizori și parteneri pentru fiecare etapă a proiectului. De asemenea, colaborăm îndeaproape cu toți partenerii noștri pentru a asigura un flux continuu al materialelor și respectarea termenelor de execuție. (O.V.Ș.)

ENERGOBIT: Dublare a vânzărilor, datorită proiectelor de energie regenerabilă



Energobit este o companie de referință în sectorul energetic, cu o gamă variată de servicii și produse care acoperă toate aspectele legate de infrastructura energetică. De la soluții de inginerie electrică și proiectare tehnică, la fabricarea de echipamente electrice (de medie și joasă tensiune), servicii de antreprenariat general, mentenanță și operare instalații electrice, Energobit se dovedește a fi un partener de încredere pentru clienții săi atât pe piața locală, cât și pe plan internațional. În cele ce urmează, Florin Pop - directorul general al Energobit, se referă la cele mai recente noutăți și la perspectivele de dezvoltare pe o piață extrem de dinamică.



Florin Pop

Funcția/Firma: director general, Energobit;
Experiență profesională: 30 de ani în domeniul instalațiilor și echipamentelor electrice.

- Ce perspective sunt pe piața echipamentelor electrice pentru perioada următoare și cum influențează activitatea Energobit?

- Perspectivele pentru piața echipamentelor electrice pe termen scurt, mediu și lung sunt pozitive. Exigențele tot mai rigide de construcții NZEB au stimulat cererea pentru soluții de automatizare inteligentă, iluminat eficient și sisteme de control al distribuției energiei electrice. În plus, digitalizarea continuă să influențeze piața, oferind noi modalități de gestionare a consumului de energie și de monitorizare în timp real a sistemelor.

În continuare, factorii geopolitici și economici, precum conflictele internaționale și fluctuațiile economice, pot influența costurile materialelor și disponibilitatea acestora. În acest context provocator adaptabilitatea companiilor și găsirea celor mai potrivite soluții la aceste schimbări va fi crucială. Energobit a înregistrat în 2023 aproape o dublare a cifrei de afaceri față de anul precedent, ajungând astfel la 100 milioane de euro. Această performanță se datorează noilor contracte pentru proiectele de decarbonizare și utilizarea de energii regenerabile. În același timp, creșterea este susținută și de un număr tot mai mare de angajați, în special ingineri și electricieni calificați. În primele șase luni ale anului 2024, Energobit a avut o perioadă extrem de productivă, reușind să depășească bugetul propus, care fusese inițial considerat foarte ambițios. Compania a înregistrat o creștere de peste 10% față de aceeași perioadă din 2023. Această evoluție favorabilă ne întărește poziția pe piață și ne oferă stabilitatea necesară pentru a investi în inovație și extindere. Rezultatele excelente obținute în această perioadă ne motivează să continuăm pe aceeași linie de performanță și să ne adaptăm strategiile pentru a răspunde provocărilor viitoare și cerințelor pieței.

- Care sunt principalele proiecte la care lucrați în această perioadă?

- Energobit are în derulare numeroase proiecte pentru dezvoltarea de noi capacități de energie curată, aflate în diverse stadii de implementare, precum și lucrări de amploare pentru modernizarea infrastructurii. Majoritatea investițiilor în care suntem implicați vizează centrale fotovoltaice, eoliene și centrale în ciclu combinat pe gaz natural, care permit integrarea hidrogenului în mixul de

ardere. De asemenea, ne implicăm în proiecte ce includ stocarea energiei, producerea hidrogenului verde, precum și în inițiative de creștere a eficienței energetice și de implementare a sistemelor de management al fluxurilor de energie.

Energobit desfășoară o serie de proiecte ambițioase și complexe, acoperind o gamă largă de activități în sectorul energetic. Aceste proiecte variază de la întărirea rețelelor și modernizarea infrastructurii energetice, la re tehnologizarea stațiilor electrice și proiectarea pentru diverse tipuri de investiții energetice. În plus, compania are în derulare proiecte de extindere și modernizare a rețelelor electrice, iluminat public cu tehnologii LED și alte inițiative care vor aduce beneficii comunităților, contribuind direct la dezvoltarea urbană durabilă.

- Care sunt direcțiile de acțiune viitoare, în vederea dezvoltării companiei?

- Compania Energobit este lider în domeniul echipamentelor electrice, și a făcut un pas important în extinderea capacităților sale de producție, deschizând noi unități de fabricare dedicate echipamentelor electrice inteligente și ecologice. De asemenea, specialiștii noștri lucrează la dezvoltarea unor prototipuri avansate care vizează dezvoltarea portofoliului de produse și pentru care compania a aplicat să obțină brevete internaționale. Am avut deja un prim succes în omologarea unui produs nou - Celula de medie tensiune de 36 kV pentru distribuție primară Metal Clad, cu izolație în aer (Gama MOD36MC).



Produsul a fost supus unor teste riguroase de calitate și performanță și suntem încântați că acesta a primit aprobarea finală pentru lansare. De curând, am lansat pe piață un nou produs inovativ, fabricat în România și adecvat pieței europene: transformatorul electric de distribuție cu comutator de ploturi sub sarcină. De asemenea, clienții încep să fie interesați de ultimul concept Energobit: stația modulară 110/33kV sau 20 kV MOD110. Aceste aspecte demonstrează nu doar ambiția companiei de a fi în fruntea tehnologiei, dar și angajamentul său de a aduce soluții revoluționare pe piață. Programul de investiții asumat de către Energobit pe termen scurt și mediu se referă la creșterea capacităților de producție pentru echipamente electrice. Anul 2023 a fost marcat de deschiderea unor noi unități de producție, parte dintr-o strategie amplă de extindere și diversificare a portofoliului de echipamente. Energobit a înțeles că noile produse, procese și modele de afaceri, susținute de IoT și inteligență artificială, sunt cruciale pentru tranziția energetică și atingerea neutralității climatice. Investițiile în tehnologii moderne, sigure și ecologice oferă proiectelor dezvoltate de companie un grad ridicat de flexibilitate și inovare. Totodată, pe termen scurt și mediu, ne propunem să dezvoltăm partea de soluții digitale și soluții integrate, ce înglobează componentă de stocare.

- Care sunt dificultățile și provocările pe care le întâmpinați în lucru?

- Forța de muncă continuă să reprezinte o provocare semnificativă și în acest an. Migrația forței de muncă către țările vestice, alături de lipsa unei pregătiri adecvate în domeniul electric, limitează disponibilitatea personalului competent. Cererea pentru specialiști în instalații electrice este în creștere, impunând necesitatea unor programe de formare și dezvoltare continuă pentru a ține pasul cu noile tehnologii și reglementări. Pentru a răspunde cerințelor tot mai mari ale pieței, Energobit a înființat un centru autorizat de formare profesională pentru electricieni și un alt centru dedicat specialiștilor în energie regenerabilă. Acestea oferă programe de specializare și recalificare, adaptate la cele mai recente evoluții din sectorul energetic, contribuind astfel la dezvoltarea competențelor necesare pentru tranziția energetică. În cadrul Energobit, implementăm programe interne de training și workshopuri pentru angajații noștri, menite să îi familiarizeze cu schimbările din domeniu și să îi ajute să avanseze în carieră, să progreseze și să devină mai performanți. De asemenea, ne implicăm activ în educația tinerilor, viitorii profesioniști din sectorul energetic, prin proiecte derulate în colaborare cu mediul academic și prin inițiative comune cu partenerii noștri, precum programul "Ucenic Electrician", susținut de Distribuție Oltenia. O altă provocare cu care ne confruntăm este fluctuația prețurilor la materialele și echipamentele electrice, cauzată de dinamica pieței globale. Achiziționarea de materiale de calitate la prețuri competitive este esențială pentru menținerea bugetelor proiectelor și pentru controlul costurilor în fabricile proprii, motiv pentru care am implementat măsuri ce asigură un management eficient al resurselor. (O.V.Ș.)

CCIR: Mediul de afaceri din România are nevoie de mai mult curaj



România se află la aproape 35 de ani de la momentul în care se poate vorbi de economie de piață, de capital privat, investiții private etc., respectiv la prima

generație de oameni de afaceri apărută după perioada comunistă. Mihai Daraban, președintele Camerei de Comerț și Industrie a României (CCIR), spune că, în mod categoric, din această perspectivă există o evoluție spectaculoasă a mediului de afaceri din România, dar, în același timp, există și un prag invizibil pe care oamenii de business sunt temători să îl treacă. "Mă refer la o anumită rețineră în a intra și pe alte piețe, în afară de cea autohtonă, la o anumită lipsă de încredere în propriile forțe sau, să-i spunem lipsa acelei porniri de «conquistador». Evident, ne putem întoarce în istorie, unde vom vedea că nu am avut acest spirit de cuceritor, dar cred că nu facem altceva decât să găsim o altă scuză. Mediul de afaceri din România are nevoie de mai mult curaj, are nevoie să iasă din faza statică în care se găsește acum și să dezvolte afaceri pe cât mai multe piețe internaționale", este de părere Mihai Daraban. În rândurile următoare prezentăm opinia reprezentantului CCIR referitoare la evoluția mediului de afaceri din România, perspectivele de dezvoltare a țării noastre, precum și rolul și planurile CCIR.

- Care sunt atuurile țării noastre, din punct de vedere al mediului de afaceri, în opinia dumneavoastră?

- Dacă ne referim la ceea ce ar putea reprezenta un avantaj pentru România în încercarea de a atrage cât mai multe investiții străine, putem să vorbim despre un cost al forței de muncă destul de scăzut și, până de curând, puteam să vorbim și despre o fiscalitate redusă. Din păcate, acest ultim aspect nu mai este valabil. Trebuie să ne uităm în jur și să luăm aminte la ceea ce fac măcar statele vecine din acest punct de vedere, dacă nu la cele puternice economic. Trebuie să vedem cum a reușit, de exemplu, Ungaria să atragă investiții în linia de producție extrem de profitabile și, mai ales, să înțelegem de ce acești investitori au ocolit România. Nu în ultimul rând, mai ales în actualul context geopolitic, trebuie să accentuăm ideea că România este o destinație sigură pentru afaceri. Vedem acest lucru aproape zilnic la Camera Națională, datorită interacțiunii noastre constante cu investitorii străini. Același lucru se întâmplă și atunci când CCIR organizează misiuni economice în străinătate, oamenii de afaceri de pe aproape toate continentele considerând România o țară sigură, un loc unde pot dezvolta proiecte majore, fără să se teamă de instabilitate, fie socială, fie de altă natură. Siguranța, atât cea economică, cât și cea a vieții de zi cu zi, este unul dintre criteriile de bază pentru care foarte multe companii din străinătate pot să aleagă România ca destinație investițională.

- Ce inițiative derulați, la nivelul CCIR, în acest moment, în sprijinul mediului de afaceri din România?

- În ultimii zece ani, CCIR a trebuit să se reinventeze și, astfel, să ofere o altă perspectivă mediului de afaceri din România, acționând în principal pe



Mihai Daraban (56 de ani)

Funcția/Organizația: președinte, Camera de Comerț și Industrie a României;

Experiență profesională: peste 30 de ani în domeniul diplomației, comerțului și relațiilor internaționale.

trei mari coordonate. Rolul CCIR este acela de a media dialogul dintre decidentul politic și mediul de afaceri, în sensul în care preluăm mesajele și preocupările oamenilor de business și le aducem în atenția autorităților. Am reușit, în acest mod, să contribuim la modificarea unor acte normative sau, atunci când a fost cazul, chiar la redactarea unor legi, cum ar fi cea a parteneriatului public privat sau cea a insolvenței. În perioada pandemiei, împreună cu Camerele județene, am elaborat și propus decidenților mai mult de 70 de măsuri de redresare economică, mare parte dintre ele fiind puse în practică de Guvernul României. O altă direcție de acțiune pentru CCIR este cea a internaționalizării businessului românesc, în fapt o recucerire a piețelor pe care nu demult le consideram tradiționale, dar de pe care, în momentul de față, suntem aproape absenți. Există o lungă listă a forumurilor de afaceri pe care CCIR le-a organizat în această perioadă, evenimente care au dat posibilitatea companiilor românești să intre în contact direct cu oameni de afaceri din străinătate și să stabilească împreună planuri de acțiune comune. Cea de-a treia coordonată o reprezintă organizarea de târguri internaționale și expoziții. Centrul de Expoziții Romexpo, deținut de CCIR, organizează anual zeci de astfel de evenimente cu un grad ridicat de internaționalizare. INDAGRA, de exemplu, este cel mai mare târg agricol organizat în sud-estul Europei. Feedbackul primit în tot acest timp din partea comunității de afaceri din România a fost și este unul pozitiv, astfel încât vom continua să acționăm pe aceste coordonate.

- Care sunt cele mai mari probleme cu care vă confrunțați, în acest moment, în activitatea CCIR?

- De la început, vreau să menționez un lucru pe care multă lume poate nu-l cunoaște sau cei care îl cunosc se fac că îl uită. CCIR nu este o instituție de stat, nu este o instituție finanțată de la bugetul de stat. Majoritatea acțiunilor pe care le-am întreprins din anii '90 până acum sunt organizate din banii noștri, nu din banii populației. Mai mult decât atât, CCIR a

suportat din propriul buget organizarea Forumului Economic Inițiativa celor Trei Mări, în 2018, pentru că Administrația Prezidențială nu avea alocați integral banii pentru un eveniment de o asemenea anvergură. Să reținem faptul că la acest forum au fost prezenți președinți de stat sau oficiali guvernamentali din țările partenere din cadrul Inițiativei celor Trei Mări. Cu alte cuvinte, suntem pe cont propriu, chiar dacă activitatea CCIR are implicații asupra economiei naționale. În mod evident, este nevoie de o nouă lege a camerelor de comerț, care să ofere sistemului cameral din România mai multe avantaje și, implicit, mult mai multe responsabilități. Nu inventăm noi apa caldă, o astfel de legislație, prin care se recunosc rolul și importanța Camerei Naționale, există deja în state europene puternice, cum ar fi: Austria, Franța, Germania sau Italia, ca să numesc doar câteva. CCIR este membră a Asociației Camerelor de Comerț Europene (Eurochambres), necesitatea unei legislații unitare europene în ceea ce privește funcționarea camerelor de comerț fiind un subiect extrem de dezbătut. Sperăm ca noua componență a Comisiei Europene să se aplece mai mult asupra acestei probleme.

- Ce obiective aveți stabilite, la nivel de organizație, pentru ultimele luni din 2024 și în perspectivă (2025-2030)?

- Pentru că am vorbit de importanța sistemului cameral pentru economia românească, trebuie să știți faptul că anul acesta se împlinesc 160 de ani de activitate a camerelor de comerț. Domnitorul Alexandru Ioan Cuza a semnat, la data de 30 septembrie 1864, Decretul Domnesc care a oficializat înființarea pe teritoriul Principatelor Române, Țara Românească și Moldova, a unui număr de 15 Camere de Comerț, la: București, Bărlad, Turnu-Severin, Craiova, Turnu-Măgurele, Giurgiu, Brăila, Galați, Ismail, Iași, Piatra-Neamț, Bacău, Focșani, Botoșani și Ploiești. Va fi un eveniment cu totul special pe care îl vom celebra la Ateneul Român alături de toți președinții de Camere județene, reprezentanți ai mediului de afaceri din România și din străinătate, precum și alături de demnitarii ai Statului Român. Evident, cu o tradiție de peste 30 de ani, vom organiza Gala Topului Național al Firmelor - 2024, eveniment de referință al CCIR, care promovează excelența în afaceri și atrage atenția asupra performanțelor remarcabile ale companiilor din diferite domenii de activitate.

Referitor la planurile CCIR pentru perioada 2025-2030, în lipsa unei legislații adecvate a funcționării camerelor de comerț, acestea pot fi influențate fie de instabilitatea politică, fie de cea fiscală. Din nefericire, România are o lungă tradiție privind ambele aspecte, dacă ne gândim numai la numărul de prim-miniștri care s-au succedat la conducerea guvernului în ultimii zece ani sau la implementarea peste noapte a unor acte normative care au dat peste cap activitatea economică a întregii țări. Europa, și chiar întreaga lume, traversează o perioadă destul de nefastă atât din punct de vedere economic, cât și social, stabilitatea fiind poate cuvântul cheie pentru o ieșire din acest impas. **(E.M.)**

AIC Trucks: Peste 4.000 de vehicule Ford Trucks, livrate pe piața din România



Compania AIC Trucks are o istorie de 28 de ani în sectorul auto românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca fiind unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale. Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România, începând cu anul 2023 adăugând în portofoliu și mărcile Otokar (autobuze și camioane Atlas) și Piaggio Commercial. Brandul Ford Trucks a atins pragul de 4.000 de unități livrate în România, într-un mix de vehicule de transport internațional, vehicule de construcții și specializate. Având în vedere portofoliul mai larg al companiei și experiența îndelungată, precum și divizia de vehicule comerciale uzate multibrand, AIC Trucks deține un parc de mari dimensiuni, potrivit nevoilor tuturor clienților. În continuare, Răzvan Szilagyi, Deputy CEO în cadrul companiei, se referă la situația curentă a pieței de profil, precum și la noutățile lansate în ultima perioadă.

- Ce evoluție a avut piața autocamioanelor în 2023 și ce estimări aveți pentru anul în curs, dar și pentru 2025?

- Înmatriculările de camioane noi, de peste 16 tone (conform datelor despre înmatriculări furnizate de către DRCPIV) au ajuns la 4.521 unități la mijlocul anului în curs, un nivel mult mai bun decât estima oricine la începutul lui 2024. Piața este, în primul semestru al acestui an, cu 8% peste nivelul aceleiași perioade din 2023 și preconizăm un ritm similar până la finalul anului. Clienții, de asemenea, sunt mai puțin sceptici decât la finele exercițiului financiar precedent, indiferent dacă vorbim de transportul local sau internațional sau de domenii precum construcțiile și lucrările municipale. În ceea ce privește brandul Ford Trucks, ne-am crescut cota de piață în segmentul de transport internațional și am rămas în opțiunile de top ale clienților pe segmentele de construcții și vehicule specializate. Strategia noastră a fost direcționată spre extinderea portofoliului de servicii care aduc valoare adăugată clienților.



- Care sunt noutățile tehnice pentru Ford Trucks?

- Anul 2024 reprezintă pentru Ford Trucks momentul introducerii noii generații F-Line, care înlocuiește modelele anterioare dedicate segmentului de transport regional, construcții și vehicule specializate. Noua serie F-LINE ridică nivelul de tehnologie și confort al gamei pentru cele trei destinații aproape de F-Max, vârful de lance al brandului,



Răzvan Szilagyi

Funcția/Firma: Deputy CEO, AIC Trucks;

Experiență profesională: peste 20 de ani pe piața financiară.

dedicat transportului internațional. Reprezentând trei segmente (camioane de distribuție, pentru construcții și vehicule specializate) noua serie oferă clienților eficiență, performanță, conectivitate, tehnologii avansate de siguranță, precum și confort și design modern. Inspirat de viziunea "Sharing the Load", Ford Trucks a proiectat seria F-LINE pe baza analizei cererii pieței și a cerințelor clienților din industria vehiculelor comerciale grele, referitoare la conectivitate, siguranță și eficiență.

Noul F-LINE este mai eficient datorită tehnologiilor de conectivitate. Prin ConneCTruck, care este oferit acum și în seria F-LINE, clienții se pot conecta la vehiculele lor oricând prin portalul web sau de pe telefoanele lor mobile. Prin monitorizarea vehiculelor pe hartă, aceștia pot primi date rapide despre vehicule și înregistrări anterioare de utilizare a acestora. Sistemul asigură, astfel, soluții de eficiență care vor crește timpul de funcționare a vehiculului la 100% și vor garanta performanțe optime, cum ar fi diagnosticarea de la distanță și actualizările software. Starea vehiculelor Ford Trucks este monitorizată de la distanță în timp real cu această tehnologie, urmărind să mărească timpul de operare prin intervenția cu algoritmi predictivi de diagnosticare.

Cabina și designul exterior al seriei F-LINE, inspirate de F-MAX, au fost dezvoltate pentru a spori ergonomia, confortul și eficiența. Designul interior accentuează confortul și calitatea, în timp ce designul exterior oferă un aspect elegant și dinamic. Ecranul multimedia de 9 inch, care permite șoferilor să gestioneze multe funcții din interiorul vehiculului, materialele scaunelor, volanul nou și butoanele de control sporesc confortul la conducere. Grila, bara de protecție, farurile, aripile, ușile și ornamentele oglinzilor reinnoite combină puterea și stilul, sporind în același timp ergonomia.

Seria F-LINE reprezintă, de asemenea, vârful tehnologiilor de siguranță. Sistemele avansate de asistență a șoferului (ADAS) sunt soluții de siguranță activă concepute pentru a elimina erorile umane și lipsa de atenție a șoferilor, care crește riscul de accidente. ADAS îmbunătățește performanțele șoferilor prin

utilizarea unor tehnologii avansate, pentru a-i asista în timpul conducerii.

Motorul Ecotorq al noii Serii F-LINE este echilibrul perfect natural între putere, performanță și economie. Dezvoltat în întregime de inginerii Ford, versatilitatea motorului Ecotorq nu se limitează doar la performanța sa și este disponibil în două variante, pentru a se adapta cerințelor de transport diferite: 9 L și 12,7 L. Motorul produce 330 CP și 420 CP pentru seria de camioane pentru transport rutier; 330 CP, 420 CP și 450 CP pentru seria de construcții și 450 CP (4x2) și 480 CP (6x4) pentru seria de autotractoare. El se integrează perfect într-un lanț cinematic proiectat și realizat în întregime de Ford Trucks (motor, cutie, axă spate).

- Ce evoluție a înregistrat businessul AIC Trucks în România în 2023 și ce estimări aveți pentru anul în curs?

- În 2024, cifra de afaceri AIC Trucks estimăm că va fi în linie cu cea din 2023, cu un obiectiv la sfârșitul anului de 92 milioane de euro. Compania continuă planul de investiții în serviciile oferite, rețeaua de servicii, precum și în dezvoltarea diviziilor noi, a personalului și a sistemului digital.



AIC Trucks este orientat către client și își adaptează constant strategia pentru a satisface cerințele acestora și pentru a adăuga valoare afacerilor lor prin oferte integrate și complete de produse și servicii: rețea extinsă de service, servicii de Trade in și Buy Back, servicii de consultanță financiară, de instruire a utilizatorilor și servicii de telematică. Suntem prezenți prin rețeaua de distribuție și asistență tehnică în 21 de centre, parteneri și proprii, aflate în: București, Brașov, Deva, Arad, Constanța, Focșani, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timișoara, Sibiu, Odorheiu Secuiesc, Cluj-Napoca, Pitești, Ploiești, Galați, Turda și Piatra Neamț.

- Cum se resimt, în cadrul companiei, efectele majorărilor de prețuri și ale dificultăților din lanțurile de aprovizionare? Mai sunt probleme din acest punct de vedere?

- Creșterile de preț sunt consecințele firești ale caracteristicilor suplimentare de siguranță care, pentru a respecta reglementările UE, sunt acum montate pe fiecare camion. Acest lucru se aplică nouă și tuturor concurenților noștri în condiții egale. Pe partea pozitivă, toate problemele legate de aprovizionarea componentelor și în special a microprocesorului sunt acum rezolvate și nu întrerup alimentarea. (O.V.Ș.)

HORNBACH va deschide noi magazine în București, Timișoara, Cluj și Târgu Mureș



Hornbach are o prezență stabilă, de peste 17 ani, pe piața din România și strategia companiei se concentrează pe extindere, evaluând cu atenție oportunitățile disponibile. În prezent, rețeaua deține 9 centre comerciale în România, din care trei în București (Berceni, Militari și Balotești) și câte unul în Brașov, Timișoara, Sibiu, Oradea, Cluj-Napoca și Constanța, la care se adaugă și magazinul online. Recent, compania a anunțat deschiderea unui nou magazin în Capitală, în zona Colentina, proiect întârziat de dificultățile de avizare cu care continuă să se confrunte Bucureștiul. Proiectul întâmpină anumite provocări juridice generale, care sunt comune mai multor zone București, ceea ce a încetinit procesul de deschidere. Rămânem dedicați și angajați în găsirea celor mai bune soluții pentru finalizarea acestui proiect, sperând ca în decursul anului 2025 să îl putem deschide. Investițiile în teren, construcția magazinului și prima dotare a acestuia se vor ridica, cel mai probabil, la peste 35 de milioane de euro", a declarat Radu Oniga, directorul general al Hornbach România. De asemenea, în vara - toamna anului viitor, compania are în plan să deschidă al doilea magazin în Timișoara, iar alte orașe, precum Cluj-Napoca și Târgu Mureș, sunt deja vizate pentru viitoare inaugurări. Totodată, sunt prevăzute pentru extindere și alte orașe, cu peste 150.000 de locuitori.

- Cum au evoluat vânzările de materiale de construcții în primele 6 luni din 2024?

- În primele 6 luni din 2024, vânzările de materiale de construcții au avut o evoluție interesantă. În special sortimentele de grădină și amenajări exterioare au înregistrat o creștere semnificativă, datorită condițiilor meteorologice favorabile. Cu toate acestea, premisele pentru viitor nu sunt cele mai optimiste. Încă de anul trecut, piața a încetinit pe segmentul proiectelor private de mari dimensiuni. Pe termen mediu, însă, vedem o posibilitate de revenire a creditării, dacă BNR va continua să reducă rata dobânzii de politică monetară. Acest aspect ar putea stimula începerea de noi proiecte în domeniul construcțiilor. De asemenea, este important de punctat faptul că piața din România are un potențial mare de dezvoltare, iar în anii care urmează suntem încrezători că vor apărea oportunități interesante.

- Ce obiective aveți pentru perioada următoare, în ceea ce privește digitalizarea și sustenabilitatea?

- Digitalizarea reprezintă o prioritate majoră pentru noi. Plănuim să continuăm implementarea de noi tehnologii și să optimizăm procesele existente, pentru a rămâne competitivi și eficienți. Acest proces va include dezvoltarea și îmbunătățirea HUB-ului IT, care joacă un rol crucial în dezvoltarea soluțiilor inovatoare la nivelul întregului grup. Ne axăm permanent pe dezvoltarea continuă a funcțiilor din aplicația mobilă, pentru a oferi clienților o experiență de cumpărături flexibilă și ușoară, indiferent dacă achiziția se face online sau



Radu Oniga (43 de ani)

Funcția/Firma: director general, Hornbach România;

Experiență profesională: 20 de ani în domeniul de retail, din care 18 în cadrul Hornbach.

dintr-un magazin fizic. Un exemplu concret este implementarea funcției self scan în toate magazinele Hornbach. Tot anul acesta dorim să implementăm serviciul de debitare online, oferind astfel clienților posibilitatea de a configura și comanda online, de acasă, placa de PAL la dimensiunea dorită și apoi să o ridice din magazinul fizic, fără a mai fi nevoiți să aștepte. Un alt proiect care se află pe agenda noastră pentru acest an este Smart Home by Hornbach, care le va permite clienților să controleze diverse aplicații, produse și sisteme din casă și grădină, indiferent de producător - totul dintr-o singură aplicație. Ne vom concentra pe dezvoltarea și integrarea practicilor ecologice în toate aspectele activității noastre. Sustenabilitatea este esențială pentru viitorul nostru și vom continua să investim în proiecte și inițiative care să reducă impactul asupra mediului. În plus, vom pune un accent deosebit pe optimizarea proceselor logistice, atât pentru clienții finali din magazine și online, cât și pentru aprovizionarea rapidă a magazinelor noastre din întreaga țară. Spațiul logistic modern de peste 10.000 mp situat în apropierea Bucureștiului va avea un rol esențial în eficientizarea acestor procese.

- Ce evoluție au avut afacerile companiei în 2023 și în primele 6 luni din 2024 și cum estimați că vor evolua acestea în continuare?

- În 2023, afacerile Hornbach România au avut parte de un an plin de provocări, dar au menținut o stabilitate remarcabilă. În comparație cu 2022, am înregistrat o creștere de aproximativ 3%, ajungând la o cifră de afaceri de peste 1,56 miliarde de lei. În primele 6 luni ale anului 2024, am avut un început de sezon favorabil, influențat pozitiv de vremea bună. Continuăm să ne concentrăm pe îmbunătățirea experienței clienților și pe diversificarea ofertei noastre. Estimăm că afacerile noastre vor evolua pozitiv pe parcursul anului 2024, datorită strategiei de expansiune, investițiilor în digitalizare

și angajamentului nostru față de sustenabilitate. Vânzările online au crescut semnificativ în ultimii 3 ani, devenind o componentă importantă a afacerilor noastre. În acest moment, avem în portofoliu peste 85.000 de produse disponibile la comandă online. În ansamblu, pe baza tendințelor actuale și a strategiilor noastre de dezvoltare, estimăm că vânzările online vor continua să crească și în 2024, cu peste 2 digiți procentuali, contribuind semnificativ la evoluția pozitivă a afacerilor noastre.

- Care sunt principalele provocări și oportunități pe care le întrevedeți pe piața materialelor de construcții în perioada următoare?

- Pe piața materialelor de construcții din România, anticipăm atât provocări semnificative, cât și oportunități promițătoare pentru perioada următoare. Printre principalele provocări se numără creșterea costurilor materialelor, determinată de fluctuațiile prețurilor la materii prime, care poate afecta marjele de profit și puterea de cumpărare a consumatorilor. De asemenea, deficitul de angajați calificați reprezintă o problemă majoră, întârzierile în proiecte și impactul asupra calității execuției fiind consecințe directe ale acestor lipsuri. Provocările logistice, inclusiv întârzierile în lanțurile de aprovizionare și creșterea costurilor de transport, pot influența negativ disponibilitatea produselor și termenele de livrare. Modificările legislative și reglementările complexe constituie alte obstacole, complicând procesele de construcție și dezvoltare a proiectelor, ceea ce duce la întârzieri și creșteri de costuri. În plus, impactul economic general și incertitudinile financiare pot influența negativ investițiile în sectorul construcțiilor și cererea pentru materiale de construcții.

Pe de altă parte, există numeroase oportunități pe care le putem valorifica. Creșterea investițiilor în infrastructură, stimulată de proiectele guvernamentale și investițiile publice, poate genera o cerere crescută pentru materiale de construcții. Dezvoltarea segmentului de construcții verzi oferă noi perspective pentru promovarea soluțiilor sustenabile și ecologice, iar digitalizarea și inovația în procesele de producție și logistică pot crește eficiența operațională și reduce costurile, oferind un avantaj competitiv. Expansiunea pieței online și dezvoltarea platformelor de comerț electronic deschid noi canale de distribuție și oportunități de extindere a bazei de clienți. Programele de reabilitare și renovare a clădirilor vechi, atât în sectorul rezidențial, cât și în cel comercial, pot genera o cerere semnificativă pentru materiale de construcții. În plus, tendințele DIY devin din ce în ce mai populare, stimulând vânzările de materiale și produse de bricolaj, pe măsură ce tot mai mulți consumatori aleg să își realizeze propriile proiecte de renovare și construcție. Gestionarea eficientă a acestor provocări și valorificarea oportunităților identificate ne vor permite să continuăm creșterea și să ne consolidăm poziția pe piața materialelor de construcții din România. (O.V.Ș.)

OSCAR Downstream alimentează cu combustibil marile șantiere de infrastructură



OSCAR Downstream face parte din Alfa Group, holding ce reunește o gamă largă de companii din diverse domenii de activitate. Compania este, în prezent, cea mai mare firmă independentă de distribuție a carburantului din România, cu un portofoliu vast de servicii și produse B2B și o dezvoltare naturală spre B2C. Cu o istorie de peste 23 de ani, OSCAR Downstream are un portofoliu de peste 5.000 de clienți din industrii cheie, precum transport, construcții, industrie sau agricultură. Rețeaua sa de benzinării a depășit 115 stații distribuite strategic la nivel național. Dintre acestea, 30 de stații proprii sunt dedicate segmentului de clienți B2B sub brandul OSCAR Drive, poziționate de-a lungul principalelor drumuri comerciale. La acestea se adaugă peste 2.500 de stații de incintă OSCAR - DIESELPoint (concept introdus în premieră pe piața din România de OSCAR Downstream în 2004, care permite alimentarea cu carburant direct în locația clientului). Infrastructura sa logistică include o flotă cu peste 100 de autocisterne moderne, precum și o rețea proprie de depozitare, cu o capacitate de stocare a motorinei și benzinei de peste 70.000 mc.

- Cum au evoluat vânzările de combustibil pentru construcții/transporturi în construcții în 2023 și în primele 6 luni ale acestui an?

- Aproximativ 95% din businessul nostru este generat de clienții B2B, iar ponderea volumelor este relativ egal distribuită între domeniile cheie - construcții, transport, agricultură și industrie. Majoritatea sunt companii de dimensiuni medii și mari, cu volume importante de consum de carburant. Anul trecut, vânzările de carburant în domeniul construcțiilor au înregistrat o ușoară creștere, în condițiile în care încetinirea dezvoltărilor rezidențiale a fost compensată de accelerarea activității de construcții a marilor proiecte de infrastructură. Tendința de creștere s-a accelerat în prima parte a acestui an, în condițiile în care au fost demarate lucrările la mai multe proiecte naționale de infrastructură, precum și lucrări locale sau regionale de îmbunătățire a infrastructurii rutiere și de utilități. Alimentăm, în acest moment, atât șantierele din țară, dedicate acestor lucrări, cât și activitățile conexe ale acestora, cum ar fi carierele de piatră sau fabricile de ciment. Astfel, peste 500 din cele 2.500 de stații de incintă OSCAR - DIESELPoint sunt instalate pe șantierele active din întreaga țară, precum Autostrada A0, Drumul Expres Pitești - Craiova, Autostrada A3 Târgu Mureș - Cluj-Napoca, și altele.



OSCAR - depozit & flotă



Lucian Haranguș

Funcția/Firma: Sales and Retail Director

OSCAR Downstream;

Experiență profesională: 19 ani în domeniul Oil&Gas.

- Ce tipuri de produse din oferta companiei au fost preferate de clienți?

- Toți carburanții din oferta noastră asigură clienților calitate și performanță, dar și protecție pentru mediul înconjurător. În funcție de volumul de activitate, clienții pot opta pentru alimentarea la pompă sau - o opțiune frecventă pentru companiile de construcții - pentru stații de incintă instalate în proximitatea șantierelelor. Fiind vorba despre o activitate care generează un consum semnificativ de carburant, optimizarea acestuia reprezintă una din preocupările de bază ale clienților noștri. Astfel, preferințele clienților s-au îndreptat către gama standard de carburanți OPTIM, oferta noastră fiind reprezentată de: OPTIM 95 - un carburant din gama Euro 5, prietenos cu mediul, care protejează motorul și stimulează funcționarea sa optimă și răspunde cerințelor de calitate și nevoilor de achiziție en-gros, indiferent de domeniul de activitate; OPTIM Diesel - un carburant standard, cu proprietăți specifice sezonului și o calitate controlată în permanență, în toate punctele esențiale ale lanțului logistic OSCAR. O altă cerință a clienților noștri o reprezintă aditivul AdBlue - pentru reducerea noxelor și o funcționare optimă a sistemelor cu Reducere Catalitică (SCR).



OSCAR - stație de incintă

- Cum evoluează vânzările OSCAR Downstream, în acest context?

-De la începutul anului, vânzările noastre au înregistrat o tendință de creștere, în contextul în care industriile pe care le deservim și-au intensificat activitatea.

Pentru întregul an, anticipăm un avans de cel puțin 10% față de anul anterior. Cifra de afaceri a companiei aferentă lui 2023 a fost de aproximativ 7,29 miliarde lei (circa 1,47 miliarde euro), dinamica sa fiind determinată pe de o parte de creșterea volumelor vândute și, pe de altă parte, de evoluția cotațiilor internaționale ale produselor petroliere, care influențează direct prețul carburantului.

- Ce provocări sunt în industria în cadrul căreia activați, în acest moment?

- Riscurile geopolitice și aferente lanțurilor globale de distribuție constituie cele mai mari provocări. Luna august a început sub imperiul unor tensiuni tot mai mari în zona Orientului Mijlociu, într-un context deja inflammat de conflicte militare, dar și previziuni economice sumbre, care au impact direct asupra pieței petrolului. În acest context global de instabilitate, suntem preocupați să gestionăm cât mai bine riscurile aferente lanțurilor de distribuție și ale fluctuațiilor de preț, pentru a preveni blocaje operaționale în livrările către clienți. O altă dificultate este generată de presiunea costurilor. În contextul actual marcat de provocări, actorii economici caută soluții pentru eficientizarea costurilor. Noi oferim companiilor soluții personalizate, care să le ajute să-și optimizeze cheltuielile cu carburantul, dar și pe cele operaționale. În fine, trebuie reamintite inclusiv imprevizibilitatea fiscală și incertitudinea economică. Din acest punct de vedere, creșterea poverii fiscale și incertitudinea privind posibile noi modificări de taxe ne afectează considerabil capacitatea de a planifica investiții și de a face previziuni financiare pe termen scurt. În același timp, semnalele de alarmă care vin din zona macroeconomică atrag atenția asupra unui an 2025 încărcat de provocări.

- Ce obiective și planuri de investiții aveți în perioada următoare?

- Investim în mod constant în lanțul nostru integrat de distribuție, care reprezintă principalul nostru avantaj competitiv. În acest moment, avem 7 depozite proprii amplasate strategic la nivel național, la maximum 200 de kilometri unele de celelalte, care pot onora comenzi în toată țara, în maximum 24 de ore. Continuăm să creștem flota proprie de transport, care a depășit deja 100 de autocisterne moderne, eficiente energetic și prietenoase cu mediul. Totodată, ne pregătim să intrăm pe piața de retail cu benzinăriile proprii, prima stație OSCAR urmând să fie construită până la finalul anului 2024. Ritmul de dezvoltare a rețelei pe termen lung va fi impus de indicatorii de performanță realizați de primele benzinării OSCAR și de oportunitățile identificate în principalele hub-uri economice și sociale din țară. În paralel, continuăm să creștem rețeaua de benzinării în regim de franciză, RO concept OSCAR, care a depășit deja 85 de unități la nivel național. La nivel de grup, analizăm diverse oportunități de investiții regenerabile (începând cu montarea de panouri solare în unitățile noastre de activitate, acolo unde spațiul și standardele de siguranță o permit). De asemenea, avem în vedere instalarea de stații de reîncărcare pentru mașini electrice în rețeaua OSCAR. (O.V.Ș.)

MMSS: Aproape 600.000 de muncitori lucrează legal în construcții



Aproape 600.000 de muncitori lucrează, în prezent, în construcții potrivit datelor Inspecției Muncii, instituția care gestionează Registrul General de Evidență a Salariilor (ReGES), analizate la începutul lunii iulie 2024. Conform datelor centralizate de Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă (ANOFM), în primul trimestru al anului 2024, numărul locurilor de muncă vacante declarate de angajatori în domeniul construcțiilor era de 32.132. ANOFM poate stabili nevoia de forță de muncă în anumite domenii de activitate și pentru anumite meserii pe baza situației locurilor de muncă vacante declarate de angajatori la agențiile locale pentru ocuparea forței de muncă, în termen de 5 zile lucrătoare de la vacantare, așa cum prevede legislația. Astfel, o dimensiune mai exactă a nevoii de forță de muncă din economie, de la un moment dat, este dată de indicatorul "locuri de muncă vacante declarate în mod repetat de angajatori", locuri de muncă care nu pot fi ocupate.

Deficitul de forță de muncă în construcții se înregistrează cu precădere pentru ocupațiile de muncitori necalificați, dar și pentru ocupații care necesită calificare, precum: dulgher, fierar betonist, zugrav, zidar - roșar - tencuitor, sudor, faianțar, electrician în construcții, lăcătuș mecanic, zidar pietrar, potrivit datelor Ministerului Muncii și Solidarității Sociale (MMSS). Pentru acoperirea deficitului de muncă în domeniul construcțiilor, dar nu numai, se aplică măsuri de stimulare a ocupării, care se adresează atât angajatorilor, cât și persoanelor aflate în căutare de loc de muncă. De asemenea, ANOFM susține încadrarea persoanelor/șomerilor care aparțin unor categorii vulnerabile pe piața muncii, precum absolvenți de învățământ (care nu au experiență în muncă), tineri NEET, persoane cu handicap, persoane cu vârsta peste 45 de ani, inclusiv cei care mai au până la 5 ani până la îndeplinirea condițiilor legale de pensionare, șomeri unici susținători ai familiilor monoparentale, tineri cu risc de marginalizare socială.

"Angajatorii care încadrează persoane din aceste categorii sunt susținuți prin acordarea de subvenții din bugetul asigurărilor pentru șomaj, iar persoanele cu diferite vulnerabilități pot să fie valorizate pe piața muncii. Subvențiile se acordă pentru încadrarea cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată", a transmis MMSS. Formarea profesională a persoanelor aflate în căutare de loc de muncă este, de asemenea, o măsură pe care ANOFM o poate aplica, fie prin organizarea de cursuri de calificare/recalificare, fie prin susținerea programelor de ucenicie la locul de muncă, în baza Legii nr. 279/2005 privind ucenicia la locul de muncă, cu modificările și completările ulterioare.

Sistemul dual de învățământ reprezintă, de asemenea, o soluție pentru rezolvarea deficitelor de forță de muncă, angajatorii putând organiza, în parteneriat cu unitățile școlare, programe de formare profesională potrivite cu utilajele și procesele tehnologice utilizate în activitatea proprie.

Nu în ultimul rând, pentru a acoperi deficitul de forță de muncă, realitatea impune și utilizarea lucrătorilor calificați și înalt calificați din afara Uniunii Europene, în completarea soluțiilor de creștere a ratei de participare pe piața muncii a cetățenilor români. Astfel, anual,



se stabilește prin hotărâre a Guvernului contingentul pe tipuri de lucrători nou-admiși pe piața forței de muncă, la propunerea MMSS, în concordanță cu politica privind migrația forței de muncă și luând în considerare situația pieței muncii din România.

Primele zece ocupații/meserii din domeniul construcțiilor declarate în mod repetat vacante

Ocupația /meseria	T1 2024	T1 2023	T1 2022
muncitor necalificat la demolarea clădirilor, căptușeli zidărie, plăci mozaic, faianță, gresie, parchet	4.636	6.545	4.226
muncitor necalificat la spargerea și tăierea materialelor de construcții	2.241	4.331	1.805
dulgher (exclusiv restaurator)	1.146	1.393	625
fierar betonist	1.068	1.611	773
zugrav	961	1.162	562
zidar roșar-tencuitor	801	930	529
muncitor necalificat la întreținerea de drumuri, șosele, poduri, baraje	790	648	556
sudor	669	576	
faianțar	566	909	
electrician în construcții	476		
lăcătuș mecanic			239
montator pereți și plafoane din ghips-carton			329
muncitor necalificat la asamblarea, montarea pieselor			389
zidar pietrar		652	

Sursa: MMSS

Circa 28.400 de muncitori străini sunt activi în construcții

Pentru anul 2024, a fost stabilit un contingent de 100.000 de lucrători străini nou-admiși pe piața forței de muncă din România, în baza avizelor de angajare/detașare, în conformitate cu prevederile OG nr. 25/2014 privind încadrarea în muncă și detașarea străinilor pe teritoriul României și pentru modificarea și completarea unor acte normative privind regimul străinilor în România.

În situația în care numărul cererilor pentru eliberarea de avize de muncă/detașare este mai mare decât contingentul pe tipuri de lucrători nou-admiși pe piața forței de muncă, contingentul poate fi suplimentat prin HG, în baza unui memoriu justificativ, la propunerea MMSS. Conform datelor primite de la Inspecția Muncii, la data de 3 iulie 2024 în România erau angajați, în total, 151.167 lucrători străini, din care 28.400 desfășurau activități în sectorul de construcții.

Numărul de salariați angajați cu contract individual de muncă în baza Codului muncii, înregistrați în REGES

Data de referință	Cetățenie	Nr. total CIM	Nr. CIM SECTIUNEA CONSTRUCȚII
03.07.2024	Alta cetățenie	134.829	26.810
03.07.2024	UE, SEE sau Confederația Elvețiană	16.338	1.590

Sursa: ITM

Peste 2.500 de controale pe șantiere, în 2024

Potrivit datelor MMSS, anul acesta, în cadrul celor 2.584 de controale efectuate până în luna iulie la angajatorii cu activitate în domeniul construcțiilor, au fost identificate neconformități, iar cele mai frecvente se referă la:

- mijloacele de protecție colectivă împotriva surpării terenului - sprijiniri de maluri, pe întreaga înălțime a malului în zona de acțiune a lucrătorilor, deși acestea sunt prevăzute în proiect;
- echipamentele de muncă specifice lucrului la înălțime utilizate fără sisteme de protecție colectivă, fără balustradele solide (suficient de înalte și având cel puțin o bordură, o mână curentă și protecție intermediară) și fără platforme sau plase de prindere suficient de solide pentru a împiedica/opri căderile de la înălțime;
- depozitarea necorespunzătoare a pământului pe marginea săpăturii;
- instruire necorespunzătoare în domeniul securității și sănătății;
- conducătorii locurilor de muncă/șefii de echipă au permis desfășurarea activității lucrătorilor fără ca aceștia să poarte echipamentul individual de protecție;
- montarea neconformă a platformelor de lucru, a pasarelelor, scârilor și schelelor, acestea prezentând riscuri în timpul utilizării/sunt realizate de lucrători care nu au competențe profesionale în acest sens;
- repartizarea necorespunzătoare a sarcinilor de muncă în ceea ce privește securitatea și sănătatea în muncă, fără a lua în considerare capacitățile lucrătorului.

"Analiza informațiilor culese în cadrul controalelor arată că neconformitățile identificate sunt atât în sarcina angajatorului, cât și în sarcina lucrătorilor (de exemplu: nepurtarea echipamentelor de protecție acordate, manevre și operații care nu asigură securitatea și sănătatea în muncă, deși aceștia au fost instruiți

asupra modului de lucru)", au precizat reprezentanții MMSS.

Rata șomajului a ajuns la 3,09% la finalul lunii mai

Potrivit celor mai recente date ale Institutului Național de Statistică (INS), publicate pe 14 iunie 2024, în trimestrul I populația activă a României era de 8.417.300 de persoane, din care 7.973.600 erau ocupate. În ceea ce privește numărul de salariați care lucrau la data de 3 iulie 2024 în construcții, acesta se ridică la 592.325, potrivit Inspecției Muncii, instituția care gestionează Registrul General de Evidență a Salariaților (ReGES).

Inspecția Muncii gestionează, prin ReGES, doar salariații angajați cu contract individual de muncă în baza Codului Muncii. Nu fac obiectul declarării în registru unele categorii de lucrători evidențiate la Agenția Națională de Administrare Fiscală, cum ar fi: funcționarii publici, militarii, personalul din justiție etc. Potrivit ANOFM, la sfârșitul lunii mai 2024, rata șomajului la nivel național a fost de 3,09%, mai mică decât cea din luna anterioară cu 0,01 puncte procentuale. Numărul total de șomeri înregistrați la finele lunii mai 2024 a fost de 248.909 persoane, mai mic cu 625 față de cel înregistrat la finele lunii aprilie 2024.

Din totalul șomerilor înregistrați, 49.751 au fost șomeri indemnizați și 199.158 neindemnizați. Numărul șomerilor indemnizați a scăzut cu 2.192 de persoane, iar numărul șomerilor neindemnizați a crescut cu 1.567 de persoane față de luna precedentă.

La finele lunii mai 2024, rata șomajului masculin a fost de 2,99% (aceeași valoare ca în luna precedentă), iar rata șomajului feminin a fost de 3,21% (cu 0,02% mai mică față de luna precedentă -3,23%).

Numărul șomerilor femei la 31 mai 2024 era de 116.442 persoane, în timp ce numărul șomerilor bărbați era de 132.467 de persoane. Numărul șomerilor din mediul urban era la finele lunii mai a.c. de 66.105 persoane, iar numărul celor din mediul rural a fost de 182.804 de persoane.

Angajarea tinerilor, un obiectiv prioritar major

Un grup țintă important în cadrul Strategiei Naționale pentru Ocuparea Forței de Muncă (SNOFM) 2021-2027 sunt tinerii. În acest sens, a fost inclusă o direcție de acțiune dedicată exclusiv acestora: Creșterea ocupării tinerilor și promovarea unei ocupări durabile, inclusiv prin implementarea Garanției pentru Tineret consolidate. Astfel, strategia reprezintă și cadrul pentru implementarea Garanției, cuprinzând măsuri destinate facilitării accesului pe piața muncii prin creșterea gradului de valorificare a potențialului economic al tinerilor (inclusiv a tinerilor NEET). În plus, Programul Educație și Ocupare (PEO) 2021-2027, finanțat prin Fondul Social European Plus, asigură fondurile necesare, alături de cofinanțarea națională, pentru implementarea măsurilor stabilite prin SNOFM 2021-2027. Astfel, la nivelul PEO a fost formulată o prioritate dedicată exclusiv tinerilor - Valorificarea potențialului tinerilor pe piața muncii, cu o alocare financiară de aproape 880 de milioane de euro, care cuprinde măsuri vizând implementarea Garanției pentru Tineret consolidată, prin care se urmărește inclusiv dobândirea de competențe antreprenoriale, digitale și verzi, precum și asigurarea sprijinului financiar pentru demararea unei afaceri.

Sunt finanțate intervenții ce vizează dezvoltarea unei rețele pentru tineret cu scopul furnizării de servicii

personalizate și de calitate tinerilor, cu precădere din categoria NEETs, prin încheierea de parteneriate între Serviciul Public de Ocupare și furnizori de servicii de tineret publici sau privați (centrele/cluburile de tineret sau alți actori interesați), în acest fel realizându-se o schimbare de paradigmă în ceea ce privește abordarea tinerilor și facilitarea accesului acestora pe piața muncii. S-a urmărit astfel diversificarea modalităților de a intra în contact cu tinerii și totodată de a utiliza lucrătorii de tineret în vederea creșterii activității de identificare, informare și motivare a acestora de a se adresa Serviciului Public de ocupare din România în vederea facilitării unui loc de muncă sau a parcurgerii unui curs de formare profesională care să crească șansele de integrare pe piața muncii.

Totodată, în luna decembrie 2023 a fost aprobată Strategia Națională pentru Formarea Adulților în perioada 2024-2027, care are ca obiectiv general creșterea ratei de participare a adulților la învățarea pe tot parcursul vieții, astfel încât, până la sfârșitul anului 2027, aceasta să ajungă la 12% (față de 5,9% cât a fost în 2022), prin intensificarea și îmbunătățirea furnizării de oportunități de învățare formală, nonformală și informală.

România a înregistrat îmbunătățiri în ceea ce privește creșterea participării la învățarea în rândul adulților. Rata de participare a adulților (25-64 ani) la învățarea pe parcursul întregii vieți (calculată în ultimele 4 săptămâni) a evoluat pozitiv, de la 5,9% în 2022 la 6,7% în 2023, dar este încă mai scăzută decât media UE, de 12,7% în 2023.

Competențele digitale devin esențiale pentru asigurarea unui loc de muncă

Dezvoltarea tehnologică și economia digitală au un impact important asupra tuturor sectoarelor economiei și activităților sociale și determină schimbări semnificative în structura ocupațională a tuturor statelor. În consecință, asistăm în prezent la apariția unor piețe noi, industriei, întreprinderi și practici de lucru. Acest model este caracterizat de digitalizare și utilizare intensivă a tehnologiilor de informații și comunicare, de codificare a cunoștințelor, schimburi de informații și noi moduri de organizare a muncii și a activităților de producție. În același timp, digitalizarea, ca și progresele tehnologice anterioare, are o serie de repercusiuni asupra tuturor piețelor muncii, determinând apariția unor noi forme de muncă. Transformările ce au loc la nivelul ocupării prin schimbarea cerințelor de competențe pentru cele mai multe locuri de muncă impun adaptarea angajatorilor la noile tehnologii și metode organizaționale, în timp ce angajații trebuie să se adapteze la aceste schimbări prin dobândirea permanentă de noi competențe necesare utilizării acestor tehnologii. Drept urmare, sunt necesare investiții în dezvoltarea de competențe printr-un proces de învățare continuă și eficientă, pentru a sprijini ocuparea lucrătorilor, participarea deplină a femeilor și bărbaților pe piața muncii și adaptarea la schimbările tehnologice și din economie. Modificările structurale induse de evoluțiile tehnologice rapide, digitalizare și automatizare, reprezintă provocări considerabile pentru sistemele de educație și formare profesională și pentru adulții aflați pe o piață a muncii care evoluează într-un ritm rapid. Prin urmare, evoluția tehnologică poate duce la înlocuirea unor ocupații cu mașini și computere, astfel că unele specializări vor dispărea. În același timp, angajații vor fi nevoiți să-și însușească competențe noi

învățând cum să integreze Inteligența Artificială (IA) în activitatea lor.

Totodată, IA are potențialul de a crea noi locuri de muncă și a îmbunătăți calitatea ocupării încurajând educația continuă, iar cursurile de formare vor avea un rol crucial în prevenirea șomajului pe termen lung și în asigurarea unei forțe de muncă calificate.

Productivitatea sporită ca potențial beneficiu determinat de dezvoltarea IA are capacitatea de a impulsiona îmbunătățirea procesului de recalificare și perfecționare ajutând în această manieră angajații și șomerii să se pregătească pentru viitoarele locuri de muncă, iar deficitul digital să nu se accentueze și să agraveze inegalitățile deja existente pe piața muncii.

În concluzie, automatizarea poate constitui o importantă sursă a creșterii economice și a creării de noi locuri de muncă, prin transformarea evoluțiilor digitale în oportunități reale.

ReCONNECT, programul MMSS pentru adaptarea la noile cerințe ale pieței muncii

MMSS are ca prioritate anticiparea nevoii de competențe, astfel încât sistemele de anticipare a nevoilor de competențe să fie capabile să surprindă mai rapid apariția noilor tehnologii și a noilor forme de muncă, pe care să le translateze în furnizarea de programe de formare profesională în termeni de competențe și calificări. Pentru a răspunde decalajului dintre cererea și oferta de competențe și pentru adaptarea ofertei de formare inițială și continuă la cerințele pieței muncii, ANOFM a implementat și finalizat proiectul ReCONNECT - Adaptare la Schimbare - Mecanism Integrat de Anticipare, Monitorizare, Evaluare a Pieței Muncii și Educației, în cadrul căruia s-a realizat o platformă informatică care are drept scop îmbunătățirea corelării ofertei educaționale cu cerințele pieței muncii, prin crearea unui Mecanism Integrat de Anticipare, Monitorizare, Evaluare a Pieței Muncii și Educației.

Prin implementarea proiectului ReCONNECT s-au dezvoltat 3 mecanisme care vor răspunde nevoilor de analiză și intervenție în programele de educație și ocupare a forței de muncă:


1. Primul mecanism dezvoltat în cadrul proiectului permite monitorizarea inserției pe piața muncii a absolvenților sistemelor de educație și formare a adulților și va facilita analiza eficienței sistemului de educație și formare din perspectiva asigurării competențelor în concordanță cu cerințele concrete ale pieței muncii, ceea ce va face posibilă adaptarea acestora în concordanță cu dinamica pieței muncii, contribuind la facilitarea inserției absolvenților pe piața muncii și la reducerea șomajului acestora.

2. Al doilea mecanism stabilește oferta de furnizori de educație și formare profesională care să se realizeze pe baza cerințelor concrete ale angajatorilor, astfel încât forța de muncă disponibilă să se poată integra rapid pe piața muncii și ocuparea forței de muncă să fie durabilă.

3. Al treilea mecanism dezvoltat în cadrul proiectului permite adaptarea măsurilor active de ocupare a forței de muncă oferite șomerilor și persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă la nevoile și caracteristicile în schimbare ale pieței muncii.

Potrivit MMSS, funcționarea celor trei mecanisme va asigura coerența și sinergia între sistemul de educație și formare a adulților, asigurând totodată și cadrul de reglementare și guvernare aferent. (E.M.)

INP: PPP, abordarea optimă pentru restaurarea patrimoniului construit

 *Institutul Național al Patrimoniului (INP) este principala autoritate centrală, aflată în coordonarea Ministerului Culturii, cu atribuții în conservarea, restaurarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național - cel construit și arheologic. De asemenea, misiunea instituției cuprinde și atribuții cu privire la patrimoniul imaterial, inventarierea monumentelor istorice, fiind cea care gestionează Lista Monumentelor Istorice, precum și Repertoriul Arheologic Național, unde se regăsesc toate siturile arheologice delimitate pe teritoriul țării noastre. Întocmirea dosarelor de nominalizare pentru înscrierea în Lista Patrimoniului Mondial, precum și coordonarea monitorizării ulterior înscrierii, intră în sarcina institutului. Pe partea de politici publice pe patrimoniu și de ajustare a legislației în vigoare, de la puncte de vedere până la inițiative legislative, INP se implică în elaborarea acestui tip de reglementări. Cercetarea și educația sunt prioritare, la fel ca angrenarea în proiecte naționale și europene de impact, chiar și în condițiile unei subdimensionări importante a resursei umane.*



Oana Zaharia

Funcția/Organizația: manager interimar, Institutul Național de Patrimoniu;
Experiență profesională: 7 ani în domeniul administrării monumentelor și patrimoniului.

- Care sunt principalele programe pe care le gestionează INP?

- Institutul gestionează două programe de finanțare: Programul Național de Restaurare (PNR), respectiv Timbrul Monumentelor Istorice (TMI). Diferențele importante între cele două, la momentul actual, ar fi referitoare la calitatea de monument istoric și la regimul de proprietate, prin PNR finanțându-se doar monumente listate în LMI și aflate în proprietatea statului sau a cultelor, iar prin TMI putem finanța și obiective care aparțin unor zone protejate sau situri, chiar dacă acestea nu au coduri individuale, și care pot fi atât în proprietate publică, cât și privată. Activitatea noastră este complexă, plină de provocări și de încercări, ne raportăm la un sector care nu își găsește locul meritat și, sigur că da, câștigat prin miile de ani la care se referă, prin nenumăratele personalități care ne-au lăsat această moștenire, prin importanța pe care cunoașterea trecutului o are asupra viitorului, prin însăși dăinuirea peste veacuri. Este greu de înțeles trecutul, rolul studiului evoluției culturale, pentru o societate ruptă de tot ceea ce înseamnă valoare, alta decât moneda, bancnota, cardul etc.

- Care sunt principalele realizări pe care le-ați avut în 2023 și ce obiective aveți stabilite, la nivel de organizație, pentru 2024 și în perspectivă?

- Aș începe cu faptul că am reușit să creștem numărul contractelor de lucrări de execuție, în condițiile în care ne luptăm nu numai cu buget subdimensionat, dar și cu un număr redus de companii specializate pe restaurare. Problema majoră este, de fapt, aceea că legea achizițiilor publice nu distinge între lucrările civile și cele de restaurare, diferența fiind una majoră. O altă realizare ar fi cea cu privire la cele două dosare de nominalizare pentru înscrierea în Lista Patrimoniului Mondial, referitoare la Ansamblul Monumental Constantin Brâncuși și Frontierele Imperiului Roman Dacia, dosare în spatele cărora stau

memoriale, Muzee în aer liber, Edificii de cult, Restaurare și Gări. Aceste apeluri se află în derulare, la acest moment, dar ca nivel bugetar este unul în premieră absolută.

- Câte monumente considerați că au nevoie de intervenții urgente? Care sunt cele mai importante și unde sunt localizate acestea?

- Aceasta este o întrebare foarte complexă. S-a făcut acum câțiva ani o inventariere a monumentelor în pre-colaps și colaps, ajungându-se la un număr de aproximativ 800. Sunt multe, atât proprietate publică, cât și privată, care au nevoie de intervenții de urgență, dar dacă aceste intervenții nu vor fi urmate de restaurare, mentenanță, punere în valoare și valorificare, este o muncă în zadar. De la Băile Herculane, la Peleş, la cetățile dacice din munții Orăștiei, la Cetatea Histria, la Moara lui Assan, lista este atât de lungă, din păcate...

- Ce programe și proiecte aveți în desfășurare, în acest moment, și ce urmăresc acestea?

- Sunt multe astfel de sarcini! Derulăm de la programe educaționale, la proiecte de promovare, colaborări internaționale, despre restaurări am vorbit, cât putem cuprinde aici. Educația prin și pentru cultură este o prioritate pentru noi. Am început anul cu o conferință dedicată acestui subiect, organizată în parteneriat cu colegii noștri de la Corul Madrigal, care, trebuie să spun asta, au realizat cea mai bună punere în valoare a sitului de la Sarmisegetuza Regia, prin videoclipul "Flăcări și roți". De asemenea, ne implicăm în programele diverselor școli de vară, precum Școala de vară ArheoArhitectura, Cetățile Dacice din Munții Orăștiei, Școala de Vară de la Cetatea Ibida, Școala de Vară de la Călimănești, Școala de Vară de la Eforie Sud dedicate patrimoniului balnear, Școala de Vară de la Hârșova ce pune în valoare monumentele istorice ale zonei, Școala de Vară "Patrimoniu. Creativitate. Sustenabilitate". Am organizat și întâlniri de tezaur în Muzeul ASTRA, dedicate salvării și promovării fenomenului de patrimoniu cultural imaterial UNESCO "Arta cămășii cu alțiță", fiind prima școală de vară despre patrimoniul imaterial organizată de institutul nostru. De asemenea, organizăm, alături de Fundația Maria, Școala Internațională pentru Patrimoniu, Cultură și Artă "Constantin Brâncuși", ediția a VI-a. Avem și colaborări internaționale, precum găzduirea Premiilor Europa Noastră pentru patrimoniul european, Blue Shield International - protejarea monumentelor istorice în zone de conflict armat, Marca Patrimoniului European, CultHerit - Identificarea soluțiilor pentru disparități ale pieței muncii din sectorul patrimoniului cultural în regiunea Dunării prin îmbunătățirea accesibilității pentru tineri profesioniști, Charter - Alianța europeană pentru competențe sectoriale specifice domeniului patrimoniului cultural, 4CH - Centru European de Competențe în Domeniul Conservării Patrimoniului, Zilele Europene ale Arheologiei, Rendez-vous aux Jardins. Toate acestea urmăresc viziunea și misiunea Institutului. (O.V.Ș.)

oameni pasionați, dedicați, pregătiți și, nu în ultimul rând, determinați! Cum am mai spus, bugetul subdimensionat este una dintre principalele probleme. În contextul dat, consider că o reușită a anului trecut sunt, cu siguranță, primii pași făcuți pentru identificarea unor surse alternative de finanțare. Parteneriatul Public Privat pentru restaurări este varianta care, în accepțiunea mea, oferă cea mai bună perspectivă pentru abordarea patrimoniului construit, considerând în egală măsură importanța restaurării, administrării și valorificării acestuia. Prin PPP reușesc să ating mai multe aspecte importante: finanțarea lucrărilor de restaurare, care intră în sarcina partenerului privat, administrarea, care, de asemenea, intră în sarcina privatului, generarea de venit, crearea de locuri de muncă, implicarea comunității și lista continuă. Patrimoniul trebuie să fie o prioritate de țară, piramidal, de sus în jos, mesajul trebuie să fie unul care să țină cont de rolul patrimoniului: catalizator pentru economie, stabilizator pentru societate, identitar pentru individ și comunitate, formator pentru generații. O legislație coerentă în domeniu este atât o necesitate, cât și o prioritate. Personal, îmi doresc cât mai multe șantiere de restaurare, lucrări de calitate și funcționalizări pe măsură!

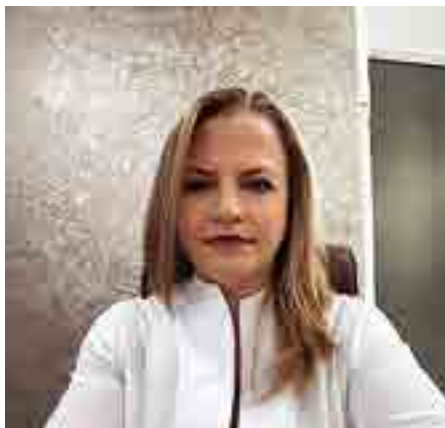
- Cum a evoluat activitatea de restaurări ale monumentelor istorice în ultimii doi ani și ce estimări aveți pentru 2024-2025?

- La PNR am crescut numărul de contracte pe partea de execuție lucrări, mergând în paralel și cu proiectări. Am reușit să angajăm și să executăm bugetul alocat, ceea ce poate părea hilar ca afirmație, dar este o reușită, în tot acest slalom prin achiziții. În ceea ce privește TMI, anul acesta înregistrăm o premieră absolută. În luna ianuarie a fost modificată Legea nr. 422 și s-a adăugat ca sursă de buget pentru acest apel de finanțare, pe lângă taxa de timbru, și o componentă bugetară. În concordanță cu această modificare, am primit un credit de angajament de 446 milioane de lei, pentru acest apel de finanțări, pentru cinci apeluri tematice: Case

SIGM-HOME PROJECTS: Obiectivul major - creșterea calității serviciilor



Sigm-Home Projects, compania care a proiectat viitoarea Sală Polivalentă "Regina Maria", inspirată de coroana reginei României, și a elaborat conceptul noului Stadion Municipal "Ferdinand I", din Iași, activează încă din anul 2011 pe piața construcțiilor. În 2023, societatea a înregistrat o cifră de afaceri de 12 milioane de lei, ceea ce a însemnat o creștere de aproximativ 50% față de anul precedent, estimările pentru anul în curs fiind, de asemenea, favorabile. În această perioadă, compania lucrează la proiecte importante pentru comunitățile din județele Iași și Suceava, oferind consultanță și proiectare pentru construcția de rețele de transport și distribuție a gazelor naturale, extinderea rețelei de canalizare, renovarea energetică moderată a clădirilor de locuințe și extinderea pieței Alexandru cel Bun, din Iași. În continuare, planurile Sigm-Home Projects pe piața locală, pe lângă contractarea de proiecte noi, vizează creșterea continuă a calității proiectelor și adaptarea acestora la cele mai noi exigențe de reziliență și sustenabilitate.



Dr. Ing. Irina Elena Teslărașu

Funcția/Firma: administrator/director general, Sigm-Home Projects;

Experiență profesională: 13 ani în domeniul proiectării și consultanței în construcții.

- Ce proiecte aveți în lucru și în ce stadiu de implementare se află acestea?

- Proiectele pe care le avem în lucru sunt dintre cele mai diverse. Avem în execuție construirea unor rețele de transport și distribuție a gazelor naturale, proiecte având ca beneficiari Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) Fântâna Mare - Boroaia - Bogdănești și ADI Rădășeni - Cornu Luncii, din județul Suceava. Proiectele tehnice aferente acestor obiective au fost predate anul acesta, executantul având la dispoziție 36 de luni pentru a finaliza lucrările. În domeniul infrastructurii edilitare, urmează să proiectăm "Extinderea rețelei de canalizare în comuna Vlădeni, județul Iași". Contractul de proiectare și execuție a fost semnat recent, urmând ca după constituirea garanției de bună execuție să fie demarate serviciile de proiectare, pentru care avem la dispoziție o perioadă de aproximativ 3 luni, iar lucrările de execuție vor trebui finalizate în cel mult 2 ani de la emiterea ordinului de începere.

În ceea ce privește construcțiile civile, putem aminti de revizuirea proiectului tehnic aferent Sălii Polivalente "Regina Maria" din municipiul Iași. Actualizarea documentației a fost necesară ca urmare a concluziilor studiului de coexistență cu Spitalul Regional de Urgență (SRU) Iași, inițiat de Ministerul Sănătății, ce a impus translarea clădirii la o distanță minimă de 345 m față de instituția spitalicească. Proiectul tehnic

a fost revizuit și predat beneficiarului în luna iulie, iar din informațiile pe care le deținem, acesta se află în faza de verificare a respectării cerințelor fundamentale prevăzute de legislația în vigoare.

De asemenea, mai lucrăm la renovarea energetică moderată a 5 clădiri rezidențiale multifamiliale din Iași și la extinderea Pieței Alexandru Cel Bun. Obiectivul vizat de autoritatea locală include construirea unei parcuri supraterrane etajate, ce va deservi atât publicul, cât și comercianții, precum și extinderea și modernizarea clădirii. Proiectul tehnic al Pieței Alexandru cel Bun are termen de predare la sfârșitul anului 2024, iar lucrările de execuție vor avea o durată de 24 de luni.

- Sesizați preocupări sau inițiative noi, în mediul în care lucrați, legate de conceptele de circularitate, clădiri NZEB, sustenabilitate sau "zero emisii"?

- Din păcate, la acest capitol mai este de lucru la nivelul clienților din România. Ne-am lovit deseori de refuzul/reticența beneficiarilor, care nu înțeleg necesitatea includerii în cadrul documentațiilor pe care le întocmim a unor soluții care să respecte tendința actuală privind realizarea unor clădiri sustenabile, cu un consum redus/spre zero de energie. Totuși, având în vedere direcțiile Uniunii Europene, compania noastră încearcă să tragă un semnal de alarmă asupra importanței introducerii acestor concepte în cadrul proiectelor pe care le realizăm și, totodată, ne-am propus, pe cât posibil, să ne

îndrumăm/educăm clienții astfel încât aceștia să conștientizeze faptul că suntem cu toții responsabili atât de protejarea mediului înconjurător, cât și de viitorul urmașilor noștri.

- Care sunt direcțiile de acțiune viitoare, în vederea dezvoltării companiei?

- Dezvoltarea continuă a fost și este una dintre prioritățile noastre. Acest obiectiv poate fi atins doar cu ajutorul unor profesioniști în domeniu, care trebuie sprijiniți din punct de vedere atât al posibilităților de creștere profesională, cât și al infrastructurii și resurselor utilizate în realizarea proiectelor. Așadar, preocuparea principală a societății este atragerea de specialiști dispuși să evolueze. În acest sens, investim atât în pregătirea profesională a echipei, cât și în modernizarea societății, prin achiziția de echipamente de ultimă generație și programe informatice dedicate proiectării, astfel încât să asigurăm un mediu de lucru adecvat pentru desfășurarea activităților într-un mod eficient. Referitor la planurile companiei, putem preciza faptul că, pe termen scurt, ne propunem să menținem și să consolidăm relațiile cu clienții actuali atât în ceea ce privește serviciile de proiectare, cât și pe cele de consultanță. Urmărim prestarea serviciilor la termenele stabilite în cadrul contractelor încheiate cu partenerii, cu încadrarea în costurile prevăzute pentru fiecare obiectiv de investiție în parte, astfel încât presiunea financiară a beneficiarului să fie redusă spre minim. Pe termen mediu și lung, avem în vedere menținerea și creșterea nivelului de calitate a proiectelor elaborate, precum și atragerea de lucrări noi, de o complexitate ridicată, astfel încât să ne putem asigura un portofoliu menit să ducă la creșterea prestigiului societății și la construirea unei imagini de seriozitate, excelență și competență în activitatea desfășurată, acestea fiind condiții în vederea obținerii de contracte avantajoase pentru firmă.

- Cum rezolvați problema forței de muncă și ce măsuri considerați necesare pentru rezolvarea acestei provocări, pe termen lung?

- Recrutarea de personal calificat rămâne, în continuare, una dintre provocările majore ale industriei. Putem afirma că unul dintre avantajele deținute de companie este faptul că aceasta își are sediul social în vecinătatea imediată a municipiului Iași, oraș ce este un centru universitar important. Astfel, echipa noastră este formată preponderent din tineri, unii abia ieșiți de pe băncile facultății, alții cu zeci de ani experiență. Totodată, având în vedere faptul că obiectul de activitate ne-a permis, am avut posibilitatea să angajăm specialiști și din alte domenii, cum ar fi cel juridic, economic etc., aspect ce a adus o nouă perspectivă asupra activității desfășurate în cadrul companiei. Referitor la rezolvarea problemei forței de muncă pe termen lung, compania are printre obiectivele demararea unei colaborări cu facultățile de profil din Iași, astfel încât să putem oferi studenților șansa de a pune în practică cunoștințele acumulate, precum și posibilitatea de a se forma într-o companie ce pune preț pe calitate și profesionalism. (O.V.Ș.)



Sala Polivalentă Regina Maria, Iași



Piața Alexandru cel Bun, Iași

EFdeN: Provocări ale sustenabilității, abordate cu pasiune și profesionalism



Echipa EFdeN este formată din 30 de tineri din mai multe universități din București, care au ca obiectiv să facă România mai bună și mai sustenabilă. Organizația non-guvernamentală a fost înființată în 2013 de un grup de specialiști pasionați, cu ajutorul Universității Tehnice de Construcții din București (UTCB) și al Universității de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" (UAUIM). În ultimii 10 ani, peste 1.000 de studenți, absolvenți, masteranzi și doctoranzi au făcut parte din EFdeN. Structura organizațională inițială a fost formată din 10 departamente, printre care urbanism, arhitectură, inginerie, comunicare, resurse umane, strângeri de fonduri și sănătate și siguranță, ceea ce încurajează abordarea practică și interdisciplinară. În peste 350.000 de ore de muncă voluntară, EFdeN a proiectat și construit 3 case solare și eficiente energetic, realizând inclusiv un prototip de oraș durabil.



Ing. Victor Gavrilă (27 de ani)
Funcția/Organizația: Project Manager, EFdeN;
Experiență profesională: 5 ani în domeniul energiei.

- Care sunt obiectivele EFdeN, în acest moment și ce planuri aveți pentru anii următori, în vederea dezvoltării organizației?

- După participarea de 3 ori în cadrul competiției internaționale Solar Decathlon în urma cărora am construit cele 3 case EFdeN (casa 4C din 2014, casa Signature din 2018 și casa Vatra din 2022) cu care ne mândrim că am reprezentat România la această olimpiadă a construcțiilor eficiente energetic și sustenabile, dar în contexte din afara țării, am decis să ne îndreptăm către visul de a concentra energia și talentele tinerilor profesioniști către integrarea sustenabilității în proiecte ce vor deservi societății românești. Astfel, proiectele EFdeN sunt acum împărțite pe două direcții: educație și construcții sustenabile.

- Care sunt principalele realizări pe care le-ați avut în 2023 și ce planuri și obiective aveți stabilite pentru 2024?

- Întrecută echipa noastră a fost preponderent formată din voluntari de-a lungul anilor, a căror medie de implicare în proiect este de 6 luni, și cum ne dorim să păstrăm același flux de oameni pentru care EFdeN să fie o rampă de lansare, la început de 2023 ne-am pus în plan să definim cultura organizațională și valorile intrinseci ale echipei, care să alimenteze cel mai potrivit mediu de muncă pentru noi, indiferent de diversitatea proiectelor pe care ni le asumăm. Această diversitate proaspătă pentru noi, apărută în urma schimbării macazului dinspre construcția de case sustenabile pentru Solar Decathlon înspre dezvoltarea de proiecte adiacente pentru societatea românească, a fost o altă provocare principală, pe care am abordat-o prin definirea echipei de manageri de proiect, formată majoritar din foști voluntari EFdeN care au dobândit experiență și abilități necesare asumării responsabilității de lideri, și împărțirea proiectelor pe cele două direcții principale: educație și construcții sustenabile. Astfel, am demarat lucrul în paralel la toate aceste proiecte pe care urmează să le lansăm în 2024. Primul, care a fost deja făcut public, este Ghidul Prosumatorului Sustenabil din direcția de educație și urmează multe altele care sunt aproape de a lua avânt.

- Cum vedeți sustenabilitatea în România, în acest moment? Ce evoluție a înregistrat acest concept, în ultimii ani?

- Orice schimbare care apare în societate este adoptată de public conform teoriei difuzării inovației a lui Rogers. Dacă la începuturile EFdeN, în 2014, sustenabilitatea în România era îmbrățișată de cele 2,5 procente reprezentate de inovatori, pentru următorii 8 ani ritmul de adopție a fost timid. Scănteia schimbării de paradigmă s-a aprins odată cu invazia Rusiei în Ucraina, eveniment care a pornit un val de teamă și anxietate legat de prețurile energiei și independența energetică. Astfel, numărul prosumatorilor (persoane care își produc energie din panouri fotovoltaice și livrează o parte din această energie în rețeaua națională) a crescut de la 15.819 în aprilie 2022 la 129.736 în aprilie 2024, o multiplicare de 8 ori a acestora în doar doi ani, conform ANRE. Principalele motive identificate de noi sunt economiile financiare, independența energetică și contribuțiile aduse la reducerea emisiilor de dioxid de carbon. Trebuie, deci, să recunoaștem că tranziția către sustenabilitate și protecția mediului nu se poate face la scară largă mizând doar pe responsabilitatea morală a oamenilor, ci pe motivații pragmatice, legate de creșterea bunăstării individuale. În momentul de față, media anuală de autoconsum al energiei produse de prosumatori este de aproximativ 40% (conform Distribuție Energie Oltenia), ceea ce înseamnă că mai mult de jumătate din aceasta este livrată în rețea, pentru o compensare ulterioară la o valoare de 30-40% din cea a energiei standard cumpărate din rețea.

În acest context, noi venim cu modele de bune practici, clasificate pe trei niveluri de buget, care să faciliteze valorificarea acestei energii prin principii de sustenabilitate, astfel încât prosumatorii să profite de astăzi din strategia de salvare a planetei pentru ziua de mâine. În acest fel, credem că putem să urcăm curba adopției sustenabilității și să câștigăm majoritatea de partea noastră.

- Ce considerați că ar trebui făcut de urgență pentru a intra într-un ritm eficient de aliniere la conceptul de sustenabilitate, în integralitatea sa?

- Credem cu tărie că avem două motoare care ne pot împinge înainte. Primul este reprezentat de pregătirea unei forțe de muncă calificate și adaptabile. La EFdeN formăm profesioniștii viitorului (avem peste 1.000 de studenți formați în cei 10 ani de activitate) atât prin dezvoltarea abilităților tehnice dobândite în facultate, cât și a celor inter-personale. Definim acest spectru prin meta-competențe, cele mai importante pentru noi fiind: învățare continuă, responsabilitate, gândire critică, creativitate, reziliență și, nu în ultimul rând, inteligența emoțională de a colabora cu cât mai mulți decidenți și experți înspre agreearea celor mai potrivite rezolvări. Al doilea motor este atragerea de fonduri, în primul rând pentru cercetarea de soluții optime și inovative, care necesită curajul și asumarea de a nu reuși din prima încercare și, în al doilea rând, de implementare la scară largă a acestor soluții.

- Care considerați că sunt cele mai mari impedimente, în acest moment, în calea unei dezvoltări sustenabile a societății românești? Ce credeți că ar trebui făcut, de urgență, pentru intrarea pe un drum pe care voi îl considerați sustenabil?

- Probabil cel mai mare impediment este tot factorul uman, caracterizat de retenția scăzută a tinerilor capabili și energici de a contribui la dezvoltarea întregii societăți românești, dar și reticența sistemului de a le crea oportunitățile necesare și a-i motiva să se implice în acest proces lung și anevoios. Însă noi credem că putem crea un mediu facil și prosper, care să ne deblocheze drumul. De 10 ani experimentăm moduri de lucru împreună cu universități, companii și decidenți din domeniu, care și-au învins inerția la schimbare prin invitarea noastră la discuții și grupuri de lucru, iar cei peste 1.000 studenți care s-au format în cadrul EFdeN demonstrează că avem șanse la a ne construi un trai sustenabil în România.

- Ce planuri și obiective de dezvoltare aveți, la nivel de organizație, pe termen scurt, mediu și lung?

- Pe termen scurt plănuim să dezvoltăm canale noi de informare și conștientizare a publicului larg asupra principiilor de sustenabilitate pe care le-am experimentat, atât în cazul persoanelor mature care realizează investiții în acest sens (prosumatorii sunt cei mai reprezentativi), cât și pentru persoanele încă în formare, de la elevii la studenți. Pe termen mediu, am stabilit proiecte pe care le vom realiza fizic în cadrul EFdeN Sustainable City, dar și în exterior, ca modele de bune practici în direcția eficienței energetice și consumului responsabil de resurse, pe care ne dorim să le introducem în discuțiile și grupurile de lucru care stabilesc strategiile la scară locală, regională și națională. Pe termen lung aspirăm să creăm un hub în care să se formeze liderii și profesioniștii, ce vor conduce valul sustenabilității și inovației în sectorul construcțiilor din România. **(O.V.Ș.)**

DECO Architects își propune dublarea volumului de activitate până în 2027



Activitatea Deco Architects își menține trendul de creștere din ultimii ani și în 2024, arh. George Cristescu, fondatorul și coordonatorul biroului estimând o dublare a volumului de lucru până la sfârșitul anului în curs. În continuare, în perspectiva perioadei 2025-2027, conducerea Deco Architects și-a propus o creștere cuprinsă între 50% și 100% a businessului, datorită notorietății pe care și-a creat-o în domeniu în cei 18 ani de activitate, prin proiectele de succes realizate. Compania a reușit să coaguleze o echipă de profesioniști care să ofere servicii de proiectare BIM la nivelul standardelor europene actuale, consolidându-și portofoliul de clienți profesioniști din domeniul real estate. "Mă aștept la un ritm constant de creștere pentru noi în următoarea perioadă", spune arh. George Cristescu.

Printre proiectele de referință care poartă semnătura arhitecților de la Deco se află noile clădiri moderne de birouri ale Bucureștiului, precum Libertății Business Center, U-Center, Matei Millo Offices, clădirea C din Oregon Park, Argezi 4 Office, Calea Victoriei Offices sau sediul Raiffeisen Bank din nordul Capitalei. Portofoliul companiei include, însă, și proiecte rezidențiale, comerciale, industriale, medicale și de amenajări interioare.

- La ce proiecte lucrați, în această perioadă, și ce ne puteți spune despre acestea?

- Majoritatea proiectelor în lucru la Deco sunt ansambluri mari rezidențiale, în București și în alte centre mari urbane din România. Realizăm toate proiectele inclusiv cu faza de proiect de execuție și asigurăm asistența necesară pe toată durata șantierelor. Lucrările de execuție la proiectele noastre durează între 18 și 24 de luni. Dacă adăugăm și partea de proiectare dinaintea începerii lucrărilor, ajungem până la 2,5-3 ani, timp în care rămânem activ implicați în proiectele noastre.

Ca exemple, printre proiectele majore la care lucrăm în această perioadă se află ansamblurile rezidențiale Quartier Azuga, Quartier du Nord, The Ivy, The Meadows, dar și clădirea de birouri Paltim Office.

Echipa noastră de profesioniști dedicați și talentați duce la bun sfârșit fiecare proiect, pentru ca viziunea noastră să prindă viață. Pentru noi, arhitectura depășește simpla construcție iar aceasta înseamnă crearea de spații care definesc experiențe și întruchipează personalitățile și visele clienților noștri. Deco Architects aduce principiile tradiționale ale arhitecturii în uniune cu progresul digital.



Arh. George Cristescu (45 de ani)

Funcția/Firma: fondator și coordonator, Deco Architects;

Experiență profesională: 22 de ani pe piața de arhitectură și proiectare.

- Cum vedeți evoluția activității din domeniul de proiectare și construcții la începutul anului 2024 și cum credeți că se va dezvolta acesta pe termen scurt și mediu?

- Contrar unor previziuni mai puțin optimiste de la începutul anului 2024 și sfârșitul lui 2023, începând din primăvara acestui an am fost solicitați și am încheiat contracte pentru mai multe proiecte noi decât anticipasem. Trendul în acest moment este clar, de creștere accelerată, fără a fi afectat în vreun fel de anul electoral ce ar putea aduce schimbări de context politic și economic. Văd doar creștere în domeniul nostru, în acest moment, pe termen scurt și mediu. De asemenea, tendința actuală este de aliniere cu standardele de proiectare și metodologia din țările europene avansate. Modul de lucru BIM din ce în ce mai avansat începe să fie solicitat tot mai des de către dezvoltatorii mari care vin cu know-how din vest. Piața începe să se specializeze și să se nișeze tot mai mult și în România.



Pentru construcția unei clădiri, diferența poate fi de la pământ la cer, deoarece arhitectura digitală înglobează 5 dimensiuni în procesele sale.

- Care sunt celelalte două dimensiuni față de abordarea tradițională 3D?

- Acestea se reflectă în performanța rezultatelor, durabilitatea lor, precum și în eficiență. Dacă asociem și principii avansate din era digitală, precum

abordarea permanentă prin concept pluridisciplinar, predicție și control, rapiditate și acces instant la date, și nu numai, avem o invitație clară de a păși în domeniul arhitecturii digitale și rezultate superioare, în domeniul arhitecturii 5D. Dar care sunt celelalte două dimensiuni față de cele tradiționale 3D? Este vorba despre timp și cost. Astfel, când un arhitect lucrează la cele mai înalte standarde ale momentului, acest lucru se traduce prin faptul că se concentrează pe utilizarea tehnologiei și a instrumentelor digitale în proiectarea, construcția și vizualizarea structurilor arhitecturale. În momentul în care lucrați conform standardelor digitale, echipa de arhitecți poate evalua și vizualiza modul în care proiectul se va dezvolta progresiv și care sunt predicțiile cu privire la rezultat. Se pot identifica posibile suprapuneri sau conflicte între diferite activități. Putem avea un grad de control superior față de tot ceea ce a existat în trecut, în perioada în care se lucra exclusiv fără software și infrastructură digitală.

- Cum considerați că sunt prețurile de proiectare în raport cu realitatea pieței, inflația și volumul de lucru?

- Prețurile în proiectare par să fi rămas în urmă în raport cu realitatea pieței. Costurile s-au majorat extrem de mult în ultimii 3 ani și este greu de anticipat cât vor mai crește. De aceea, este mai dificil să estimăm costurile pentru următorii 3-4 ani, cât durează proiectele noastre. În continuare, există presiune pe menținerea prețurilor de proiectare din partea investitorilor, fapt care ne aduce în situația de a nu putea găsi un preț rezonabil pentru contractare și, astfel, să fim nevoiți să refuzăm anumite proiecte. Cu alte cuvinte, vrem calitatea ridicată cu care ne-am obișnuit și încă ceva cerințe suplimentare, dar să păstrăm prețurile de acum doi ani, ceea ce nu este fezabil.



- Ce planuri și obiective de dezvoltare aveți, la nivel de companie, pe termen scurt, mediu și lung?

- În acest moment dorim să consolidăm tot mai mult echipa și să ne extindem, pentru a face față volumului de lucru în creștere. Vrem să ne specializăm tot mai mult pe ceea ce facem, la ce am devenit buni în materie de proiectare și coordonare. Scopul este să păstrăm calitatea serviciilor cu care ne-am obișnuit clienții și care este motivul pentru care vin la noi. Vrem să ne extindem organic, astfel încât să nu pierdem din calitatea actului de proiectare. (E.M.)

BIMTECH: "Cerințele BIM" apar deja în licitații și vor deveni esențiale



Tendința de adoptare a tehnologiilor software pentru construcții, în special a uneltelor BIM (Building Information Modelling), a accelerat în ultimii

3-4 ani, observă specialiștii asociației BIMTECH, care urmăresc, încă din anul 2020, printr-un sondaj periodic, maturitatea implementării BIM în România. Conform sondajului recurent realizat recent, între 2020 și 2024 se observă o creștere de 15% a utilizării BIM (un software BIM authoring/management), cu până la un total de 80% din respondenți utilizând BIM cel puțin o dată. De asemenea, utilizarea .IFC (industry foundation classes) a crescut cu 18%, circa 88% din respondenți utilizând un IFC cel puțin o dată. În continuare, cea mai mare provocare în adoptarea BIM este lipsa de know-how din piață (74,3% dintre răspunsuri), urmată de rezistența la schimbare (68,3%). Ce este interesant este că "prețul prohibitiv al soft/hardware-ului" ca impediment în adoptarea la scară largă a BIM a scăzut de la 44,4% la 32,7%. "În continuare, există companii foarte avansate care preferă să nu facă public acest lucru pentru a-și păstra un avantaj competitiv, dar și companii care au început să se pregătească pentru a se încadra în cerințele BIM nou apărute în cadrul licitațiilor. Vedem întregul spectru, însă observația generală este că asistăm la un progres, din punctul nostru de vedere, încă insuficient în comparație cu alte țări", explică arh. Ștefan Constantinescu, președintele BIMTECH.

- Ce feedback a avut în piața de construcții aprobarea "foii de parcurs" adoptate de Guvern în 2022?

- Începem să observăm în caietele de sarcini de la licitațiile publice "cerințe BIM". Chiar dacă de multe ori sunt sumar/incomplet formulate, ele există și, indirect, transmit mesajul că BIM va deveni o "cerință esențială" și este la baza unei reforme de mult timp necesară domeniului nostru. Foaia de parcurs a făcut parte din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) ca jalon și a reprezentat principalul motiv pentru care a fost adoptată în regim accelerat, deși inițial nu s-a bazat pe un studiu real al pieței, similar cu sondajele realizate de noi în 2020 și 2024. Această foaie de parcurs a popularizat directivele europene privind digitalizarea în sectorul AEC (arhitectură, inginerie și construcții) prin BIM/openBIM. În prezent, suntem în perioada proiectelor-pilot, dar nu avem informații despre existența unor astfel de inițiative în desfășurare inițiate direct de MDLPA. Concluziile acestor proiecte vor stabili pragurile bugetare/funcționale și/sau alte criterii pentru obligativitatea utilizării BIM/openBIM în cadrul proiectelor publice. Din informațiile disponibile, nu s-a alocat încă buget pentru proiectele-pilot respective. Dacă foaia de parcurs nu este respectată, vom întâmpina blocaje, așa cum observăm deja în cazul unor finanțări din PNRR. În continuare, lipsa de know-how, mentalitatea și rezistența la schimbare și costurile de implementare reprezintă principalele bariere în calea adoptării BIM.



Arh. Ștefan Constantinescu

Funcția/Organizația: președinte și cofondator, BIMTECH; arhitect și fondator al biroului BIT Arhitectura; event manager BIMcon;

Experiență profesională: 11 ani în arhitectură, construcții și tehnologie.

- Care sunt cele mai mari proiecte realizate în BIM la care ați participat? De ce bariere v-ați lovit în utilizarea la eficiență maximă a modului de lucru?

- Este vorba despre proiecte de peste 48.000 mp, spații comerciale. În cadrul proiectelor mari, barierele principale țin de reticența în a implementa un proces nou la nivelul managementului, care pleacă ori din lipsa viziunii pe termen lung, deși există multe similitudini între procesele de proiect management și cele descrise, spre exemplu, în seria ISO 19650, ori din lipsa de timp specifică hei-rup-urilor de pe la noi. De cele mai multe ori, termenele proiectelor curg independent de durata firească a implementării. Sunt și situații unde managerii de proiect înțeleg valoarea adăugată, dar de multe ori clientul nu are informațiile complete, deși este cel care are cel mai mult de câștigat. Aceștia ar trebui să lucreze alături de managerii BIM în punerea în evidență, bazată pe date reale privind eficientizarea costurilor și reducerea riscurilor, a avantajelor implementării BIM. Observăm deja mari constructori și dezvoltatori care își reformează complet procesele interne pentru a implementa BIM. Cele mai de succes proiecte la care am participat au fost cele unde clientul a fost direct interesat de BIM, a fost prezent în CDE (Common Data Environment) și a putut lua decizii educate, comunicate în timp util tuturor actorilor participanți la proiect.

- Cum vedeți dezvoltarea în viitor a acestui mod de lucru în România?

- Ca țară, ne aflăm în poziția oportună de a putea sări peste niște pași pe care vecinii noștri mai avansați din punct de vedere al digitalizării nu au putut să-i evite. O analogie ar fi că putem trece direct de la internet dial-up la fibră optică, așa cum s-a întâmplat, motiv pentru care avem printre cele mai rapide conexiuni la internet din UE. În acest sens, 2026-27 cred că este o perioadă bună pentru a implementa autorizații de construire bazate pe modele de informații deschise (openBIM) la nivel național. Vedem implementate

aceste sisteme deja în țări precum Finlanda, Estonia, Australia, Japonia, dar și în metropole precum Viena, Dubai, Hong Kong care deja au făcut acest pas. Desigur, pentru ca aceasta să se întâmple, este nevoie de voință. Primul pas este realizarea cerințelor de informații la nivel național - adică fiecare primărie și instituție avizatoare să-și "traducă" în limbaj computerizat, "machine-readable", cerințele ce trebuie bifate pentru ca un proiect să poată fi avizat/autorizat. Al doilea pas este ca aceste cerințe să fie integrate într-o platformă gestionată la nivel local sau național, fie că vorbim de registrul construcțiilor, fie de un cloud governmental, respectând, desigur, toate cerințele de securitate (SR EN ISO 19650-5:2020?), astfel încât documentațiile depuse să fie "modele de informații" și nu PDF-uri/desene/schițe. În acest sens, ar trebui ca foaia de parcurs să fie re-evaluată și continuată sub forma unei Strategii BIM Naționale. În toate țările studiate de noi s-a început cu o strategie BIM națională. Investițiile în educare și tehnologie vor rezulta în scăderea necesarului de resurse umane care să evalueze manual, repetitiv, toate aceste cerințe. Nu doar la noi, dar și la nivel european, sunt primăriile și instituțiile locale care nu au resursele umane necesare pentru emiterea autorizațiilor de construire clasice, nu mai vorbim de cele digitale. Tocmai de aceea, un sistem bine pus la punct, ușor de replicat, transparent, bazat pe openBIM (tehnologii și standarde non-proprictare) poate reduce volumul de muncă al personalului angajat.

- Ce planuri și obiective aveți, la nivel de asociație, pentru 2024 și pentru intervalul următor?

- În ceea ce privește certificările buildingSMART Foundation, am realizat un număr de peste 100 de certificări, recunoscute la nivel internațional. În planul certificărilor Entry Level, deși au fost lansate foarte recent la nivel internațional, avem deja peste 50 de certificări. Recent, am început traducerea schemei IFC în limba română și organizăm ședințe recurente săptămânale cu experți pentru acest proiect. Nu trebuie uitat faptul că am contribuit la traducerea a 13 noi standarde BIM în cadrul ASRO, acestea fiind acum disponibile în limba română. Pentru intervalul 2024-2027, ne propunem creșterea numărului de profesioniști certificați la nivelurile buildingSMART și Entry Level, precum și Practitioner (cel mai avansat nivel care presupune experiență practică), continuarea traducerii și adaptării curiculei în limba română și facilitarea accesului gratuit la resursele de certificare. Dacă ne referim la BIMcon Summit 2024, evenimentul va fi organizat în intervalul 31 octombrie - 1 noiembrie în București, anunțându-se deja o referință în domeniu și incluzând câteva premiere interesante pentru conferințe, în general. Tot pe termen mediu, ne propunem finalizarea traducerii schemei IFC în limba română și continuarea colaborării cu experți pentru a asigura o implementare corectă și eficientă a uneltelor și standardelor buildingSMART. **(O.V.Ș.)**

AEDILIS: Evoluție constantă a activității, în pofida unui context provocator



Eliminarea unor facilități fiscale din sectorul de construcții înainte de termenul stabilit inițial prin Codul Fiscal (prevăzută în 2028) a reprezentat o decizie riscantă a autorităților într-un mediu extrem de concurențial, cu specialiști puțini în domeniul construcțiilor. Arh. Dan Florin Floruț, administratorul companiei de arhitectură și proiectare AEdilis Proiect, din Baia Mare, spune că riscul de a pierde angajați în favoarea străinătății nu poate fi neglijat, cu impact atât la nivelul firmelor de profil, cât și asupra investitorilor români în ceea ce privește accesarea fondurilor alocate prin PNRR sau alte finanțări europene. "De asemenea, cu un război în desfășurare, la o aruncătură de băț de granițele noastre, această impredictibilitate se amplifică și mai mult, după niște ani în care ne-am confruntat și cu efectele economice lăsate în urmă de pandemie. Pentru menținerea unui echilibru în mediul de afaceri avem nevoie de predictibilitate", a precizat arhitectul. Cu toate acestea, compania pe care o administrează s-a adaptat rapid noului context, înregistrând o evoluție a activității în ultimii doi ani, tendință confirmată de creșterea cifrei de afaceri.

Printre proiectele recente realizate de arhitecți se află noile sedii ale primăriilor din Cernești și Valea Chioarului, restaurarea și reabilitarea Castelului Teleki și renovarea fostului sediu administrativ al districtului Chioar - monument istoric, toate în județul Maramureș.

- Ce planuri și obiective de dezvoltare aveți, la nivel de companie, pe termen scurt, mediu și lung?

- În ceea ce privește obiectivele pe termen scurt, ne concentrăm pe realizarea proiectelor în graficele de execuție stabilite cu beneficiarii, îmbunătățirea continuă și fluidizarea proceselor din cadrul companiei, prin dezvoltarea permanentă a procedurilor de lucru, planificarea detaliată a tuturor activităților, astfel încât să avem la dispoziție în orice moment toate informațiile necesare luării deciziilor de management și stabilirii strategiilor de implementat. În privința obiectivelor pe termen mediu, avem în vedere îmbunătățirea proceselor de proiectare prin implementarea unui sistem BIM (Building Information Modeling), sistem care permite coordonarea lucrului între arhitecți, ingineri de structură și instalații, fiind un instrument pentru maximizarea timpului de realizare a proiectului, evitarea erorilor și obținerea unui proiect integrat. Încă de la început, am înțeles că pentru a ne menține pe piață și a dezvolta businessul



Arh. Dan Florin Floruț (54 de ani)

Funcția/Firma: administrator, AEdilis Proiect;
Experiență profesională: 22 ani în domeniul arhitecturii și construcțiilor.

în mod sănătos, precum și pentru a ne diferenția în raport cu concurența, este imperios necesar să creăm o identitate organizațională, cu valori și misiuni cu care să se identifice atât clienții, cât și angajații noștri, precum și un proces de învățare continuă la fiecare nivel din organizație, adaptarea rapidă la orice modificare din piață sau de ordin legislativ. Acestea rămân, în continuare, obiectivele noastre permanente, pe termen lung.



Sediul primăriei Cernești

- Ce tendințe remarcăți în arhitectură și design în prima jumătate a anului 2024?

- Se observă o preocupare tot mai mare a autorităților publice pentru reabilitarea spațiilor publice și recuperarea prin renovare/refuncționalizare a clădirilor istorice. Arhitectura și designul interior sunt influențate de foarte mulți factori: evoluția societății, schimbările politice, economice, modul de viață la nivel de individ, influențe și modele externe. Arhitectura variază de la cea tradițională, conservatoare cu spațiile și funcțiunile bine delimitate, până la cea modernă, cu spații flexibile și multifuncționale. De asemenea și dimensionarea spațiilor este variabilă de la spații mari, generoase, care se întâlnesc la clădirile comerciale, publice și la clădirile de locuit de lux, la spații cât mai judicios folosite, întâlnite la clădirile de locuințe colective și individuale obișnuite. Desigur, o influență foarte mare o au prețurile care cresc în mod constant, schimbările legislative, puterea financiară a beneficiarilor, reținerea pentru obținerea creditelor bancare.

- Cum vedeți evoluția activității din domeniul de proiectare și construcții în prima jumătate din 2024 și cum credeți că se va dezvolta acesta pe termen scurt și mediu?

- În ultima perioadă, se pune tot mai mult accentul pe principiul NZEB (Nearly Zero Energy Buildings), ce reprezintă realizarea unor clădiri cu o performanță energetică foarte ridicată, cu un consum de energie aproape egal cu zero, la care necesarul de energie din surse convenționale este aproape egal cu zero sau este foarte scăzut și este acoperit, în cea mai mare măsură, cu energie din surse regenerabile. Astfel, pentru realizarea proiectelor noastre am aplicat principiile NZEB atât la clădirile noi, cât și în cele de renovare/reabilitare a construcțiilor existente. Urmărim în fiecare proiect respectarea acestor principii și le promovăm în proiectele pe care le elaborăm. Nu suntem afectați în mod negativ de aceste schimbări, deoarece suntem o echipă profesionistă, care se adaptează rapid la noile cerințe.

- Sesizați preocupări sau inițiative noi, în mediul în care lucrați, legate de conceptele de circularitate, clădiri NZEB, sustenabilitate sau "zero emisii"?

- Clădirile de tip NZEB au început să fie implementate și să intre în cerințele de temă de proiectare a clienților noștri atât pentru clădirile administrative, de cultură, de educație, comerciale, cât și pentru cele de locuit. Desigur, toată lumea își dorește o casă ecologică, eficientă energetic, durabilă, care să arate bine și să fie extrem de funcțională, în același timp. Rolul nostru, al arhitecților este acela de a identifica soluții pentru îndeplinirea acestor cerințe. Avem în vedere ca soluțiile noastre să țină cont de principiile unei construcții circulare, să alegem materiale ușor de reutilizat și reciclat, dar cu performanță energetică bună, să folosim o structură pentru funcțiune adaptabilă (panouri demontabile) și echipamente care asigură independența energetică a clădirii. Pentru a atinge dezideratul unei clădiri cu performanță energetică foarte ridicată, la care necesarul de energie din surse convenționale să fie foarte scăzut, pe lângă asigurarea necesarului de energie din surse regenerabile produse în sistem propriu (panouri fotovoltaice, pompe de căldură etc.), un rol important îl are și utilizarea unor materiale cât mai naturale, prietenoase cu mediul, de calitate superioară, durabile și sustenabile, eficiente din punct de vedere al izolării termice, precum și cu calități estetice ridicate, pentru a produce o arhitectură funcțională, economică, cu valoare arhitecturală cât mai ridicată. (E.M.)



Castelul Teleki



Sediul primăriei Valea Chioarului

APMR: Criza lemnului a adus noi creșteri de costuri în industria mobilei



Creșterea costurilor de producție și scăderea competitivității sectorului de mobilă au reprezentat principalele efecte pe care criza lemnului le-a avut asupra producției de mobilier din țara noastră. Potrivit lui Dumitru Blaga, președintele Asociației Producătorilor de Mobilă din România (APMR) - organizația ce reprezintă interesele fabricanților de mobilă și produse din lemn, precum și pe cele ale agenților economici din industrie, în prezent, nu se poate vorbi de o criză acută a lemnului, cât mai ales despre o lipsă de disciplină și control în ceea ce privește comercializarea, manifestată prin neconcordanța între prețul plătit și calitatea materiei prime lemnoase achiziționate în cazul achizițiilor de masă lemnoasă prin licitații publice de material lemnos din pădurile aflate în proprietatea publică a statului. Acesta este și motivul pentru care APMR face demersuri constante pentru ca masa lemnoasă provenind din pădurile proprietate publică a statului și comercializată prin licitații publice să fie vândută din depozite sub formă de masă lemnoasă fasonată și sortată, iar cei care execută sortarea să fie responsabili și sancționați proporțional pentru executarea necorespunzătoare a acestei operații.

APMR are o largă reprezentativitate la nivel de ramură, incluzând peste 400 de societăți comerciale membre, având mai mult de 37.500 de salariați și realizează circa 60% din producția de mobilă din România, din care 65% se exportă. Industria mobilei are un aport net valutar de peste 1,5 miliarde euro/an în balanța comercială a României.

- Ce evoluție a înregistrat piața locală a mobilei în 2023 și ce estimări aveți pentru 2024 și pe termen mediu?

- Consumul aparent pe piața locală a mobilei a scăzut cu 22,6% în 2023 față de 2022. Datele aferente primelor șase luni din 2024 nu sunt încă disponibile, totuși în primele trei luni ale anului curent acesta a crescut cu 53,7% față de aceeași perioadă a anului 2023. O serie de fenomene afectează negativ industria mobilei din țară și de la nivelul UE, împiedicând predictibilitatea indicatorilor. Criza geopolitică afectează semnificativ industria mobilei, deoarece întreține un sentiment de nesiguranță, care este nefavorabil consumului de mobilier în Uniunea Europeană. Creșterea salariului minim pe economie are un impact negativ asupra sectorului prin creșterea costurilor de producție, în special, deoarece productivitatea nu ține pasul cu aceste creșteri repetate. De asemenea, creșterea inflației are efecte negative asupra puterii de cumpărare a pieței interne. Totuși din istoricul anterior putem menționa că producția a reușit să atingă un nivel record în anul 2016, când s-a ridicat la 2,697 miliarde euro, consumul aparent aferent aceluiași an ridicându-se la 1,124 miliarde euro.

- Cum ați caracteriza, pe scurt, noul Cod Silvic? Este acesta suficient pentru a corecta derapajele înregistrate în ultimii ani pe piața lemnului?

- Noul Cod Silvic a adus îmbunătățiri semnificative, cel puțin la modul teoretic deocamdată, ale



Dumitru Blaga

Funcția/Organizația: președinte, APMR;
Experiență profesională: 24 de ani în industria mobilei.

modului în care sprijină valorificarea superioară a lemnului, însă o caracterizare în acest moment este prematură, deoarece proiectul se află încă în dezbateră Parlamentului. A spune în acest moment că este suficient pentru corectarea derapajelor înregistrate pe piața lemnului în ultimii ani este o afirmație nerealistă. Pentru a fi caracterizat ca atare, trebuie în mod obligatoriu să fie urmat de norme adecvate de punere în aplicare a diverselor prevederi, adică de norme de punere în aplicare care să respecte spiritul Codului Silvic, astfel încât să nu se ajungă - așa cum s-a mai întâmplat - ca legislația subsecventă să înăbușe fondul bun al legii fundamentale a sectorului de prelucrare a lemnului, anulând în practică principiul de valorificare superioară a resursei lemnoase în țară sau pe cel de dezvoltare a comunităților locale dependente de pădure.

- Ce capacitate totală de producție de lemn există în România, în acest moment? Cum este aceasta în raport cu nevoia pieței și ce procent se utilizează în producția de mobilă?

- Volumul total de lemn recoltat anual din pădurile proprietate publică a statului este de circa 20 milioane mc, însă potrivit estimărilor specialiștilor există loc de creștere până la 30 milioane mc, fără ca acest lucru să periclitaze fondul forestier din România. Din cei circa 20 milioane mc de lemn recoltat anual, industria mobilei utilizează aproximativ 2-3 milioane mc. Trebuie menționat, însă, faptul că în 2023 volumul de lemn recoltat a fost mai mic, de circa 17 milioane mc. Cantitățile mai mici de lemn disponibile pe piață duc automat la creșterea prețului. Mai precis, avem prețuri mari ale lemnului generate de perturbările induse pe piața lemnului de diversele crize internaționale - de cea geopolitică, în principal - dar avem prețuri mari ale lemnului și din cauza politicilor de scoatere la licitație a lemnului din pădurile proprietate publică a statului. Chiar dacă, în total, volumul de lemn recoltat ar putea fi îndestulător, faptul că se scot punctual la licitație, în fiecare rundă de licitare,

volumuri mici de lemn conduce automat la creșterea artificială a prețului, cererea depășind cu mult oferta punctuală de fiecare dată.

- Care sunt principalele dificultăți pe care le întâmpină producătorii de mobilă din România și care sunt provocările pe care le întrevedeți pentru 2024 și în perspectivă?

- La acest capitol pot fi amintite lipsa de predictibilitate a pieței de mobilă în UE, principala destinație a exporturilor românești de mobilier, și scăderea comenzilor pe piața internațională, pe fondul diverselor crize geopolitice. De asemenea, menționăm aici concurența acerbă din partea industriilor de mobilă din Asia, ale căror exporturi sunt adesea subvenționate de stat, agravată de creșterea costurilor de producție în UE, datorate necesității de aliniere la cerințe de mediu mult mai stricte în Uniune decât în celelalte țări ale lumii, taxe vamale la importurile de materii prime și produse semifinite aduse din China pentru producția de mobilier în UE, dar niciun fel de taxe vamale la produsele finite de mobilier care vin din această țară. Totodată, industria de profil se mai confruntă cu majorarea salariului minim fără acoperire în creșterea productivității muncii, fiscalitatea mare care apasă asupra producătorilor, criza forței de muncă, proasta definire a IMM-urilor la nivel UE și, ca rezultat, lipsa finanțării pentru firmele cu capitalizare medie (firme cu peste 249 de angajați, dar ale căror active și/sau cifre de afaceri sunt cu mult sub pragul fixat de Comisia Europeană pentru încadrarea acestora ca firme mari), lipsa unei politici industriale la nivel de UE, dublată de lipsa unor politici industriale coerente și competente la nivel național care să sprijine investițiile și dezvoltarea firmelor autohtone.

- În ce acțiuni este implicată asociația și ce proiecte și obiective are stabilite pentru anul 2024?

- Suntem implicați în activități de susținere a intereselor industriei mobilei în fața autorităților atât în ceea ce privește orientarea legislației de interes și a politicilor industriale - legislație privind valorificarea superioară a masei lemnoase, acțiunile de promovare a exportului, legislație și monitorizarea progreselor privind pregătirea profesională specifică, inițială sau cea pe tot parcursul vieții, participarea la consultările publice privind programele de finanțare adresate industriei etc. -, cât și în organizarea participării firmelor românești de mobilă la 5 târguri internaționale importante (Köln, Birmingham, Milano, New York și Dubai). Totodată, ne ocupăm de organizarea ediției 2024 a Concurșului Național de Design de Mobilier, organizarea târgului Mobila Expo, expoziție cu vânzare adresată consumatorilor finali din România, dar și de organizarea celui mai important eveniment al industriei de profil din România - BIFE-SIM 2024. Acesta va avea loc între 19 și 22 septembrie, la București.

Ovidiu ȘTEFĂNESCU

Dear Partner,

The editorial plan of Agenda Constructiilor magazine for 2024 - 2025 covers sectorial analysis conducted on the construction and installations market and related areas. Presentations will include statistics, trends, detailed thematic studies, comments from key decision makers / opinion leaders and synthetic information on the results of market research conducted by authorized organizations. Please send us your option until October 31st 2024, in order to insert information about your company on topics related to your specific domain of activity in these editions.

REQUEST TO INCLUDE THE COMPANY IN THE SECTORIAL ANALYSIS 2024 - 2025

We want to include our company in the topic of the magazine and we are interested in sending us the following:

- STANDARD INFORMATION REQUEST for an editorial article;
- ADVERTISING OFFER for inserting advertorials and product presentations.

Select the appropriate issue and theme corresponding to your option:



(1) JANUARY - FEBRUARY

RESIDENTIAL SECTOR ENGINEERING & ARCHITECTURE

- RESIDENTIAL:** Analysis of the investment market in residential buildings. Developers, investors, contractors.
- Residential buildings: housing projects, block of flats, passive houses & NZEB buildings. Perspectives, trends and current requirements.
- Architecture, urban planning, interior design, structural /façade design, consultancy, engineering and project management.
- Dry mortars, screeds and adhesives for construction; chemical products for construction. Systems and materials for floors, ceramic tiles, marble & natural stone.
- Varnishes, paints and coating systems; plasterboard systems, coffered ceilings and other related elements. Fixing systems & accessories.

FINISHING SYSTEMS

(2) MARCH - APRIL

INFRASTRUCTURE

- INSTALLATIONS & UTILITIES:** Analysis of the construction works market for water/sewage networks, gas&energy distribution, etc. Investments, contractors and execution.

ENGINEERING & CONSULTANCY

- Installations infrastructure for water, sewage, gas, energy and HVAC systems. Environmental infrastructure, renewables and recycling.
- Design, consultancy, engineering, feasibility studies and public works monitoring/supervision services. Perspectives, trends and current requirements.
- Thermal plants, boilers, heat pumps, air conditioners; systems for renewable energy (solar / PV, wind etc.) & other equipment.
- Pipes, tubes and fittings for water/gas and drainage systems; pumps and pumping systems; water catchment/treatment.

HVAC & DISTRIBUTION SYSTEMS

(3) MAY

PUBLIC BUILDINGS & HERITAGE

- PUBLIC INVESTMENTS:** Analysis of the public investment market in constructions and development perspectives for 2024 - 2028. Investments, contractors & execution.

ENGINEERING & ARCHITECTURE

- Administrative offices, medical infrastructure, education & training units, sports infrastructure, etc.
- HERITAGE: Renovation, restoration and preservation of heritage/historical buildings. Perspectives, trends and current requirements.
- Architecture, urban planning, interior design, structural/façade design, consultancy, engineering and project management.
- Consultancy, studies, design and structural monitoring in the field of geotechnical engineering; geodesy, topographical measurements, 3D scanning and cadastre, etc.

GEOTECHNICS & GROUND ENGINEERING

(4) JUNE - JULY

INFRASTRUCTURE

- ROAD & RAIL TRANSPORTATION:** Analysis of Romanian investment plans in the transportation infrastructure. Investments, contractors & execution.

ENGINEERING & ARCHITECTURE

- Road & rail transportation infrastructure: highways, roads, bridges, railways and subway networks.
- Design, consultancy, engineering, feasibility studies and public works monitoring/supervision services. Perspectives & trends.
- Clay and AAC; cement, lime, concrete and mineral aggregates; prefabricated constructions and concrete pavers.
- Chemical products for construction - additives, adhesives, silicones and PU foams. Fixing systems & accessories.

MASONRY SYSTEMS

(5) AUGUST

INFRASTRUCTURE

- DEFENSE/MILITARY FACILITIES, AIRPORTS & PORTS:** Analysis of Romanian investment plans in the transportation infrastructure. Investments, contractors & execution.

ENGINEERING & CONSULTANCY

- Special infrastructure works for defense, civil airports, river/sea ports, free trade zones, etc.
- Design, consultancy, engineering, feasibility studies and public works monitoring/supervision services. Perspectives & trends.
- Machines/equipment for constructions and installations; trucks and vans; formwork systems and platforms for construction sites.
- Elevators and escalators; power tools and tools for constructions/installations. Fixing systems & accessories.

TECHNICAL EQUIPMENT

(6) SEPTEMBER

INDUSTRIAL & RETAIL BUILDINGS ENGINEERING & ARCHITECTURE

- INDUSTRIAL & RETAIL:** Market analysis of industrial constructions and logistics. Developers, investors, contractors and execution.
- Industrial buildings, logistics spaces and industrial parks. Perspectives, trends and current requirements.
- Architecture, urban planning, interior design, structural/façade design, consultancy, engineering & project management.
- Metal structure buildings and insulations panels; metal, ceramic and composite coverings and roofs; access and ventilation systems.
- Electrical installations and networks, IT&C infrastructure and data centers. Security solutions, climate control and fire protection.
- Systems, materials and technologies for electrical installations and automation, access control and security systems.

METAL CONSTRUCTIONS INSTALLATIONS AND AUTOMATION

(7) OCTOBER

OFFICE & HOSPITALITY ENGINEERING & ARCHITECTURE

- OFFICES & HOTELS:** Analysis of the investment market in office buildings and hotel facilities. Developers, investors, contractors and execution.
- Office buildings and hotel facilities. Perspectives, trends and current requirements.
- Architecture, urban planning, interior design, structural/façade design, consultancy, engineering and project management.

INSULATING SYSTEMS

- Materials, systems & technologies for thermo and acoustic insulation and waterproofing; thermosystems for building renovation. Fixing systems & accessories.
- Sustainable constructions and energy efficiency - news, trends, legislation and perspectives.

DIGITIZATION IN CONSTRUCTION

- Design, architecture and activity optimization software; IT solutions for organization, production and distribution.
- Solutions, systems, technologies, news and trends on the IT&C market; applications for digitization in construction and industry.

(8) NOVEMBER - DECEMBER

CONSTRUCTION CONTRACTORS

- TOP 500** - Contractors and Construction / Installations Companies in Romania 2024.
- Analysis of the construction market, installations and other related segments. Perspectives and development trends for 2025 - 2029.

ENGINEERING & ARCHITECTURE

- TOP 500** - Engineering, Architecture and Technical Consulting Companies in Romania 2024.
- Analysis of the engineering, architecture and construction consultancy market. Perspectives and development trends for 2025 - 2029.

PRODUCTS & SYSTEMS SUPPLIERS


- TOP 500** - Suppliers of Systems for the Construction and Installation Industry in Romania 2024
- Market analysis of systems and technologies for constructions, installations and related segments. Perspectives and development trends for 2025 - 2029.

PERMANENT SECTIONS

- SECTORIAL ANALYSIS
- OPINIONS & LEADERS
- RELIABLE BRANDS
- SUPPLIERS INDEX
- BUILDING SITES
- ARCHITECTURE & DESIGN
- COVER STORY
- TOP 500 ENGINEERING, ARCHITECTURE & CONSULTANCY
- DIGITIZATION IN CONSTRUCTION
- CONTRACTORS & DEVELOPERS
- TECHNICAL FEATURE
- TOP 500 CONSTRUCTION COMPANIES
- SYSTEMS SUPPLIERS
- PRODUCTS & TECHNOLOGIES
- SUSTAINABILITY
- GEOTECHNICS & GROUND ENGINEERING

Company: _____ City: _____ County (district): _____ Country: _____
Address _____ Phone: _____

SD Elie Radu: Sunt necesare bugete mai mari pentru întreținerea infrastructurii

 **Adoptarea Legii nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung a afectat toți angajatorii din sectorul public. Sindicatul Drumarilor "Elie Radu", structură reprezentativă în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR) SA, a atras atenția factorilor decidenți că, având în vedere importanța strategică a companiei la securitatea națională a României, aplicarea Legii nr. 296/2023 în cadrul CNAIR SA ar duce la o destabilizare totală a acesteia, cu impact asupra siguranței rutiere a țării. Drept urmare, Consiliul de Administrație al companiei a amânat în luna decembrie 2023 noile organisme ca fiind neconforme, neunitare și elaborate cu nerespectarea legislației în vigoare. În cursul anului 2024, conducerea Sindicatului "Elie Radu" a depus toate eforturile în vederea negocierii unor prevederi avantajoase pentru salariați în noul Contract colectiv de muncă, semnat cu angajatorul în cursul lunii mai 2024. Principala cerință a salariaților, membri de sindicat, pentru a echilibra discrepanțele salariale a fost negocierea/introducerea unei noi grile de salarizare, concepută pe criterii de performanță profesională și care ar fi condus la stabilirea unor salarii corecte raportate la experiența profesională a fiecărui angajat. Momentan, a fost obținută doar o majorare a limitelor salariale din grila existentă, urmând ca o nouă grilă de salarizare să rămână în discuție cu patronatul pentru perioada următoare. O altă cerință și poate cea mai importantă solicitată de salariați, membri de sindicat, a fost aplicarea în cadrul CNAIR SA a unor organisme unitare, funcționabile cu o corespondență structurală de la nivel de Secții de drumuri și autostrăzi - Direcții Regionale de drumuri și în final - CNAIR Central, axată în special pe activitatea specifică de întreținere și administrare a drumurilor și autostrăzilor din România.**



Florin Bozbici (51 de ani)

Funcția/Organizația: președinte, Sindicatul Drumarilor "Elie Radu";

Experiență profesională: 30 de ani în infrastructura de transport rutier în cadrul AND, CNADNR, CNAIR.

administrare și întreținere a drumurilor, sunt gestionate de direcțiile regionale de drumuri și poduri, care sunt împuternicite să reprezinte CNAIR SA conform obiectului de activitate din punct de vedere tehnic, juridic, economic și administrativ în raza teritorială în care acționează.

O altă provocare căreia vă trebui să îi facem față în următorii ani, ca sindicat reprezentativ, vizează reorganizarea activității CNAIR SA, în contextul operaționalizării Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR) SA, respectiv în contextul transferului etapizat al proiectelor de investiții rutiere către această nouă companie. În mod evident, acest transfer etapizat al proiectelor va avea implicații în ceea ce privește activitatea actuală a CNAIR SA, în sensul că activitatea de investiții va fi transferată către CNIR SA, cu posibilitatea afectării numărului de salariați.

de sindicat sunt salariați care activează în zona de întreținere și administrare a rețelei de drumuri existente, îmi exprim speranța că în următoarele programe de finanțare vor fi identificate surse mai consistente pentru finanțarea activităților de administrare, întreținere și siguranță rutieră.

Siguranța participanților la traficul rutier nu poate fi atinsă decât prin asigurarea unei stări tehnice corespunzătoare a drumului și a elementelor sale constitutive și printr-o capacitate reală, eficientă și neîntreruptă de intervenție în scopul prevenirii și înlăturării imediate a tuturor factorilor de pericol previzibili sau imprevizibili.

Complexitatea activității CNAIR SA, ca administrator al rețelei de drumuri, derivând din lege și din normativele tehnice specifice, având ca deziderat final siguranța participanților la traficul rutier, are impact și cu privire la răspunderea civilă și penală, atât a persoanei juridice, cât și a salariaților.

- Credeți că sunt suficiente finanțările europene pentru finalizarea proiectelor promise și începute?

- Apreciez că valoarea totală estimată a investițiilor necesare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere este mai mare decât disponibilitatea resurselor financiare identificate până în prezent, prin Programul Transport (PT) 2021-2027, PNRR și Connecting Europe Facility (CEF), bugetul de stat și veniturile proprii ale CNAIR SA și, cu certitudine, factorii decidenți vor trebui să identifice și alte mecanisme și/sau surse de finanțare. Parteneriatul public-privat, dar și concesiunile de lucrări publice sunt concepte definite de mulți ani la nivel legislativ și consider că aplicarea acestora la nivelul proiectelor de infrastructură rutieră ar aduce beneficii majore acestui domeniu de activitate. Nu în ultimul rând, trebuie menționat că execuția în regie proprie a anumitor lucrări, în special în domeniul întreținerii drumurilor, prin personalul propriu al companiei, ar genera economii bugetare.

- Ce obiective aveți stabilite, la nivel de organizație, pentru 2024 și în perspectivă (2025-2030)?

- Prioritatea noastră este apărarea drepturilor membrilor de sindicat. În acest sens, în cursul anului 2024, dar și în anii următori, ținând cont de contextul socio-economic al României, ne propunem să continuăm demersurile constructive adresate conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și celei a CNAIR SA pentru a reduce, pe cât posibil, impactul aplicării Legii nr. 296/2023 asupra companiei, implicat a angajaților. Apreciam că această lege este imposibil de aplicat în cadrul CNAIR, având în vedere că organizația răspunde de administrarea a peste 16.000 km de drumuri și 1.000 km de autostrăzi, poduri, iar organizarea sa se extinde pe întreg teritoriul României. Astfel, la nivelul CNAIR există organizate structuri teritoriale - Direcții regionale de drumuri și poduri, secții de drumuri naționale, districte, Centrele de Coordonare și Întreținere (CIC), Agenții de Control și Încasare (ACI) și Agenții de Încasare (AI), fiecare dintre acestea având personal de conducere. O parte însemnată din atribuțiile CNAIR SA, în domeniul activității de

- Cum vedeți evoluția investițiilor în infrastructura rutieră în 2024 și cum credeți că se va dezvolta aceasta pe termen scurt și mediu?

- Declarațiile oficiale ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sunt optimiste în acest sens, fiind estimate investiții de 15 miliarde lei în 2024 doar în infrastructura rutieră, cu rectificări pozitive până la sfârșitul acestui an. Se apreciază că anul 2023 a fost încheiat cu o performanță foarte bună în ceea ce privește investițiile din fonduri europene în domeniul infrastructurii rutiere, plecând de la o alocare inițială de 2,7 miliarde euro și investind peste 3,8 miliarde euro, în ciclul financiar 2013-2020 (N+3 2023), ceea ce înseamnă o rată de atragere a fondurilor europene de peste 140%, cea mai mare parte fiind angajată și decontată în ultimii 4 ani.

Se impune însă o distincție în acest context. Astfel, cea mai mare parte a fondurilor europene este alocată zonei de investiții și o pondere total insuficientă sectorului de administrare și întreținere a infrastructurii rutiere, implicat siguranței rutiere. Ca reprezentant al Sindicatului reprezentativ, luând în considerare că o pondere importantă a membrilor noștri

- Care considerați că ar fi impedimentele care ar putea înfrâna absorbția fondurilor și dezvoltarea proiectelor în termen, în acest moment?

- Complexitatea activității CNAIR SA ca administrator al rețelei de drumuri, derivând din lege și din normativele tehnice specifice, având ca deziderat final siguranța participanților la traficul rutier, are impact și cu privire la răspunderea juridică atât a persoanei juridice, cât și a salariaților. Din experiența ultimilor ani, în contextul în care activitatea companiei a fost din ce în ce mai amplă, ne-am confruntat cu o serie de probleme ce au generat întârzieri în derularea proiectelor, pe care, în calitate de organizație sindicală, le-am adus în atenția factorilor decidenți, respectiv conducerea ministerului și a companiei.

Mă refer, în primul rând, la o problemă foarte serioasă, cea a resursei umane a companiei, a cărei fluctuație poate genera o capacitate administrativă redusă. Salariile oferite în prezent la nivelul companiei nu sunt atractive pentru tineri, dar nici pentru cei cu mulți ani de experiență profesională, ceea ce face ca resursa umană să migreze către zona privată sau către alte domenii, unde salariile sunt mai atractive.

Problema capacității administrative a companiei poate fi și mai grav afectată prin aplicarea Legii nr. 296/2023, așa cum am precizat anterior. Astfel, aplicarea acestei legi are impact și cu privire la preluarea în administrare a următoarelor sectoare de drumuri care urmează a fi date în circulație, însă, din cauza tăierii posturilor vacante, nu mai poate fi angajat personal care să facă acest lucru. În plus, această companie s-a confruntat cu o penurie de personal specializat, având un deficit de personal de cel puțin 700 de persoane, cât ar fi trebuit angajat până la sfârșitul anului.

Alți potențiali factori care ar putea influența în mod negativ evoluția proiectelor de investiții, precum și activitatea curentă de administrare a întregii rețele de drumuri existente sunt:

- cadrul legislativ în continuă schimbare, în special în domeniul de importanță vitală (achiziții publice, exproprieri etc.) cu efect direct asupra implementării proiectelor de construcție sau modernizare a infrastructurii rutiere de transport;
- instabilitate la nivel organizațional, prin multiplele modificări ale structurilor organizatorice și, implicit, fluctuații ale resursei umane;
- dotarea insuficientă a punctelor de lucru (secții de drumuri, districte etc.) cu utilaje și echipamente necesare intervențiilor imediate pentru activitățile de întreținere a infrastructurii rutiere;
- noile condiții de piață (tendințe inflaționiste, creșterea alarmantă a prețurilor pe piața materialelor de construcție, lipsa anumitor produse, blocajele generate de dificultățile economice întâmpinate de contractanți etc.).

- Ce considerați că ar trebui făcut de urgență pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier din România?

- Îmbunătățirea trebuie să plece de la schimbarea mentalității participanților la trafic prin organizarea de cursuri și testări periodice (este cunoscut fenomenul șoferilor care nu cunosc regulile de circulație sau care nu le respectă). O mare parte din accidente au cauză neatenția la volan și nicidecum lipsa infrastructurii de transport. Infrastructura de transport există, este îmbunătățită permanent, dar nu este suficient pentru a reduce drastic numărul de accidente. Administratorul rețelei naționale de drumuri pune în aplicare MasterPlanul de Transport, deci există o preocupare la nivelul conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu privire la dezvoltarea, modernizarea și eficientizarea transportului de călători și mărfuri.

Data fiind importanța strategică a infrastructurii rutiere, în mod evident acest domeniu a constituit un capitol semnificativ al Programului de Guvernare 2021-2024, document strategic care prevede că principalele obiective pentru perioada 2021-2024 se axează pe următoarele coordonate:

- creșterea calității infrastructurii rutiere de transport, de interes național, printr-un amplu program de întreținere curentă și periodică, implementat în perioada 2021-2024;
- îmbunătățirea siguranței rutiere, în concordanță cu politica UE, prin implementarea unor programe de investiții naționale sau finanțate în baza unor parteneriate cu instituții financiare internaționale;

- dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii rutiere, prin accelerarea programelor de investiții cu impact asupra creșterii gradului de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, Programul Operațional de Transport 2021-2027 și Planul Național de Redresare și Reziliență, prin realizarea proiectelor de autostrăzi și drumuri expres incluse în respectivele programe.

- Care sunt problematicile de actualitate din sectorul construcțiilor din infrastructură de transport, în acest moment?

- Transporturile reprezintă un sector strategic al economiei naționale și al UE, care afectează în mod direct viața de zi cu zi a tuturor cetățenilor. Serviciile de transport asigură un număr important de locuri de muncă în economia națională, reprezentând o piatră de temelie a integrării europene, rețelele de transport complet interconectate și durabile fiind o condiție necesară pentru finalizarea și funcționarea corectă a pieței unice europene.

Principala provocare care trebuie abordată este asigurarea întreținerii adecvate a rețelei rutiere existente și a caracterului durabil al infrastructurii. Întreținerea adecvată reprezintă o cerință-cheie pentru dezvoltarea unei rețele durabile a transporturilor în atât în România, cât și în Uniunea Europeană. Părțile interesate (factori guvernamentali, autorități centrale și locale, antreprenori etc.) ar trebui să acorde atenție nu numai investițiilor în infrastructuri noi, ci și asigurării întreținerii și reînnoirii infrastructurilor existente, aspecte care, în prezent, sunt nesatisfăcătoare. Întreținerea infrastructurii existente este responsabilitatea autorităților naționale și locale. Există numeroase semnale, atât ale autorităților, cât și ale utilizatorilor, că infrastructura rutieră se degradează din cauza întreținerii precare. Bugetele alocate pentru aceste operațiuni sunt deseori insuficiente și nu au fost adaptate la ritmul creșterii infrastructurii și al învechirii rețelei existente.

O altă problemă o reprezintă fluctuația și lipsa forței de muncă în domeniul construcțiilor, în special a muncii calificate, raportat la numărul de investiții (șantieri) deschise în prezent și, implicit, la termenele de finalizare a acestor investiții. Prin înlocuirea personalului calificat cu unul necalificat se afectează în mod direct nivelul de calitate a lucrărilor executate și, poate avea ca rezultat nerespectarea termenelor asumate din contracte.

Nu în ultimul rând, în ultimii ani, sectorul infrastructurii de transport rutier s-a confruntat cu o problemă a mecanismului cerere și ofertă privind resursele materialele necesare, care sunt limitate.

- Cum apreciați cadrul legislativ românesc din domeniul construcțiilor de infrastructură rutieră, în acest moment și ce considerați că ar trebui schimbat pentru o bună derulare a activității în acest domeniu?

- Așa cum am precizat anterior, de multe ori, cadrul legislativ actual ce guvernează sectorul construcțiilor de infrastructură rutieră, în special în domeniul de importanță vitală (achiziții publice, exproprieri etc.) s-a dovedit a fi un factor care a îngreunat derularea proiectelor. Aceste perturbări ale bunului mers

al investițiilor nu s-a datorat neapărat normelor legale propriu-zise, cât mai ales deselor modificări ale cadrului legislativ, care nu au permis o asimilare corectă de către cei care activează în acest domeniu.

A existat și o zonă în care legislația adoptată a avut un rol benefic, în sensul deblocării mecanismelor contractuale și mă refer în special la contextul generat de creșterea alarmantă a prețurilor pe piața materialelor de construcție. În acest caz, intervenția legiuitorului prin adoptarea unor acte normative a avut rolul de a institui mecanismele de ajustare a prețurilor în contractele de achiziție publică, deblocând astfel mecanismele contractuale.

În acest context, reiterez două dintre coordonatele Programului de Guvernare 2021-2024, pe care le consider a fi un factor ce va influența pozitiv derularea proiectelor în domeniul construcției de infrastructură rutieră:

- crearea cadrului legislativ în vederea realizării unui Registru național al utilajelor de construcții, astfel încât toate utilajele constructorilor sau terților să fie înregistrate, iar în momentul semnării la o licitație să fie blocate în registru, fără a mai avea posibilitatea de a participa la alte lucrări decât la cele pentru care au fost înregistrate;
- crearea cadrului legal pentru constituirea unei platforme în cadrul site-ului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și al CNAIR SA, în vederea monitorizării active a șantierelor.

Ca o concluzie, consider că domeniul construcțiilor de infrastructură de transport trebuie încadrat ca un sector strategic în accepțiunea legislației naționale, prin crearea de mecanisme de soluționare rapidă a diferitelor probleme și eficientizare a deciziilor manageriale (grupuri de lucru cu toți factorii implicați și luarea măsurilor în timp util), flexibilizarea legislației privind deciziile luate de funcționarii publici privind acest domeniul strategic.

- Care sunt principalele provocări pe care constructorii de drumuri le întâmpină în activitate, în acest moment?

- Noile cerințe guvernamentale și politicile fiscale adoptate, cum ar fi politicile de majorare a salariului minim pe economie și deficitul forței de muncă, dar și implementarea sistemului e-Factura, au fost principalele presiuni resimțite de mediul de afaceri, inclusiv în domeniul construcției de drumuri. Aceste provocări locale s-au combinat, însă, cu efectele unor evenimente internaționale, cum ar fi conflictele regionale și noile condiții de piață în contextul inflaționist generalizat, creșterea alarmantă a prețurilor pe piața materialelor de construcție, lipsa anumitor materiale de construcție, blocajele generate de dificultățile economice întâmpinate de contractanți. Lipsa dezvoltării industriei pe orizontală, care să susțină aceste proiecte mari de investiții, creează un fenomen de externalizare a achizițiilor de materiale din import, fapt ce conduce la o vulnerabilitate a constructorilor în fața asumării termenelor de execuție.

Astfel, a fost necesar un efort suplimentar pentru companii atât din punct de vedere al resurselor umane, cât și financiar, pentru a se conforma acestor cerințe noi și pentru a-și adapta procesele operaționale. (E.M.)

DELOITTE - Sustenabilitatea va modela industria construcțiilor în 2024



Industria construcțiilor a început anul 2023 cu o creștere de 7% a valorii adăugate nominale și o majorare de 6% a producției brute nominale față de precedentele 12 luni. Odată cu al treilea trimestru al anului precedent, cheltuielile din domeniu s-au menținut pe o traiectorie uniform ascendentă. Cu toate acestea, în condițiile în care tendințele din datele PIB-ului real continuă evoluția din 2022, experții Deloitte remarcă faptul că o mare parte din creștere este probabil determinată de inflație și nu de majorarea livrărilor. Pe lângă faptul că se luptă cu sporirea generalizată a prețurilor, industria de profil se confruntă cu volatilitatea costurilor cu materialele și forța de muncă. O altă provocare semnificativă este reprezentată de penuria de angajați înalt calificați, care continuă să aibă un impact major asupra sectorului analizat. În plus, ratele ridicate ale dobânzilor și standardele mai stricte de creditare exercită, de asemenea, un efect negativ asupra activității din sector.

DELOITTE - Sustainability will shape the construction industry in 2024

The construction industry started 2023 with a 7% increase in nominal added value and a 6% increase in nominal gross output over the previous 12 months. With the third quarter of the previous year, spending in the industry remained on a uniform upward trajectory. However, with trends in real GDP data continuing to trend from 2022, Deloitte experts note that much of the growth is likely to be driven by inflation rather than increased sales. In addition to struggling with widespread price increases, the industry faces volatility in material and labor costs. Another significant challenge is the shortage of highly skilled employees, which continues to have a major impact on the sector. In addition, high interest rates and stricter lending standards are also having a negative effect on activity in the sector. Even so, Deloitte analysts say that 2024 could see progress for construction associated with manufacturing, transport and 'clean' energy infrastructure, as funds from three key pieces of legislation passed in 2021 and 2022 - the Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA), the Inflation Reduction Act (IRA) and the Creating Useful Incentives for Semiconductor Production (CHIPS) - are expected to make their effects felt in that area of activity as well. As such, confidence in the construction sector remains high, with the Associated Builders and Contractors (ABC) identifying opportunities to increase profit margins and staffing levels, particularly in the first half of this year. Engineering and construction (E&C) firms across the globe are trying to find a balance between sustainability and operational efficiency. The former continues to be a business imperative for the industry, and E&C companies face a multi-dimensional challenge in this regard as they adapt to changing market trends and environmental regulations and respond to client demands for greener buildings, while trying to prevent construction costs from accelerating too quickly. With the increasing adoption of efficient building materials and sustainable practices, the industry can become better positioned to accelerate change and align with the "Net Zero Emissions by 2050" target.



Decarbonizarea, un element de impulsionare a activității de construcții

Chiar și în aceste condiții, analiștii Deloitte afirmă că în 2024 ar putea exista un progres pentru construcțiile asociate cu producția, infrastructura de transport și cea de energie "curată", deoarece este de așteptat ca fondurile provenite din trei acte legislative cheie adoptate în 2021 și 2022 - legea privind investițiile în infrastructură și locurile de muncă (IIJA), legea referitoare la reducerea inflației (IRA) și cea privind crearea de stimulente utile pentru producerea de semiconductori (CHIPS) - să-și facă simțite efectele inclusiv în domeniul respectiv de activitate. Ca atare, încrederea în sectorul construcțiilor rămâne ridicată, Associated Builders and Contractors (ABC) identificând oportunități de creștere a marjelor de profit și a nivelului de personal, în special în prima jumătate a acestui an. Firmele de inginerie și construcții (E&C) de pe întregul mapamond încearcă să găsească un echilibru între sustenabilitate și eficiență operațională. Primul element continuă să fie un imperativ de afaceri pentru industrie, iar companiile E&C se confruntă cu o provocare multidimensională din acest punct de vedere, pe măsură ce se adaptează la evoluția tendințelor pieței și a reglementărilor de mediu și răspund cererilor clienților pentru clădiri mai ecologice, încercând în același timp să prevină accelerarea prea rapidă a costurilor de construcție. Potrivit Agenției Internaționale pentru Energie (IEA), clădirile sunt responsabile de 30% din consumul global de energie și de 26% din emisiile globale legate de energie. Odată cu adoptarea tot mai frecventă a materialelor de construcție eficiente și a practicilor sustenabile, este previzibil ca industria să fie mai bine poziționată pentru a accelera schimbările și pentru a se alinia la scenariul "Net Zero Emissions by 2050", ce prevede, printre altele, ca toate clădirile noi și 20% din structurile existente să fie pregătite pentru emisii zero de carbon până în 2030. Conform raportului din 2023 al US Green Building Council, sustenabilitatea este o prioritate de top pentru majoritatea firmelor E&C intervievate, deoarece se aliniază cu misiunea organizațională

și strategiile de afaceri ale acestora. Strategii precum reducerea carbonului încorporat al materialelor-cheie de construcții, principiile de proiectare pasivă și utilizarea de echipamente eficiente din punct de vedere energetic pot accelera decarbonizarea, prin minimizarea emisiilor totale de dioxid de carbon asociate atât cu construcția, cât și cu exploatarea unei clădiri.

Proiectarea sustenabilă, una dintre cheile succesului în afaceri

În SUA, de exemplu, guvernul acordă prioritate construcțiilor sustenabile prin promovarea inițiativei federale "Buy Clean". Această strategie a dus la alocarea a peste 2 miliarde USD pentru achiziționarea de materiale de construcție cu emisii mai reduse de carbon, cum ar fi asfaltul, betonul și oțelul folosite în cadrul unor proiecte finanțate din fonduri federale. De asemenea, acțiunea respectivă a avut ca rezultat alocarea a 100 de milioane de dolari pentru a sprijini achizițiile de produse de construcții provenite din emisii de carbon convertite de către statele federale, administrațiile locale și serviciile publice. Legea pentru reducerea inflației (IRA) stimulează întreprinderile pentru a implementa măsuri de eficientizare energetică, precum izolarea, iluminatul și sistemele de încălzire, ventilație și aer condiționat (HVAC), prin finanțarea cu peste 1,7 miliarde USD a proiectelor în cauză, care se adaugă facilități fiscale suplimentare. Realizarea unor structuri care reduc la minimum utilizarea resurselor, optimizând în același timp performanța operațională, este posibil să devină un element-cheie pentru construcțiile axate pe dezvoltare durabilă. Costurile inițiale asociate cu aceste proiecte sustenabile pot fi compensate prin reducerea costurilor pe termen lung, de pe parcursul ciclului de exploatare. În plus, mai arată specialiștii Deloitte, firmele pot experimenta o serie de tehnici de proiectare pasivă, pentru a consolida eficiența clădirilor și a reduce cererea de energie. Aceste tehnici pot include orientarea cardinală a structurilor, pentru a evita fenomenul de supraîncălzire, proiectarea de acoperișuri

verzi pentru a reduce absorbția de căldură și a asigura izolarea, încorporarea de corpuri de iluminat eficiente din punct de vedere energetic și de sisteme automate de comandă ce asigură reducerea consumului diurn de energie, proiectarea anvelopantelor pentru a obține o izolare eficientă și controlul umidității în vederea condițiilor ambientale. Realizarea de structuri sustenabile într-un mod eficient din punct de vedere al costurilor este esențială pentru firmele de E&C pentru a se diferenția pe piață și pentru a satisface exigențele beneficiarilor. Este probabil ca în 2024 companiile de profil să continue să exploreze strategii inovatoare și bazate pe tehnologie pentru a echilibra durabilitatea și eficiența.

Proiectare generativă și modelare a informațiilor despre clădiri

Pe lângă echilibrarea sustenabilității cu eficiența, creșterea numărului de evenimente meteorologice severe, cum ar fi uraganele, inundațiile și incendii, au sporit accentul pus pe proiectarea rezilientă. Proprietarii și chiriașii clădirilor manifestă un interes sporit față de abordările privind construcțiile ecologice. Având în vedere aceste noi cerințe privind atât sustenabilitatea, cât și reziliența, industria este pregătită să profite de o creștere a dezvoltării de materiale avansate și emergente, cum ar fi betonul ecologic de înaltă performanță, oțelul produs în cuptoare electrice, grafenul și materialele compozite din fibre de carbon. Aceste noi soluții sunt proiectate pentru a depăși capacitățile materialelor naturale și oferă beneficii precum fiabilitatea, flexibilitatea, circularitatea, stabilitatea și eficacitatea. Materialele sustenabile, cum ar fi lemnul tratat, cărămizile cu emisii reduse de carbon și fumul de siliciu ar putea, de asemenea, să înregistreze o creștere, deoarece firmele E&C depun eforturi pentru a reduce amprenta de carbon a noilor clădiri. Indiferent de metoda de atingere a obiectivului de sustenabilitate, este de așteptat ca firmele din domeniu să înceapă să acorde prioritate tacticilor de proiectare sustenabilă și performanțelor structurale încă din faza de concept. O astfel de planificare timpurie poate duce la reduceri substanțiale ale emisiilor de carbon. De asemenea, companiile E&C pot încorpora principiile economiei circulare încă din etapele incipiente ale procesului de proiectare și construcție. Pe baza acestor principii, ele se pot angaja în reutilizarea materialelor, proiectarea structurilor pentru dezasamblare și reducerea deșeurilor, pentru a răspunde preocupărilor legate de mediu și a sprijini creșterea afacerii. Utilizarea unor tehnologii și tehnici precum "optioneering" alimentat de proiectare generativă, simulările și modelarea informațiilor despre clădiri (BIM) poate permite societăților din domeniu să modeleze performanța și amprenta de carbon a unei clădiri și să estimeze atât costurile, cât și calendarul înainte de construcție, permițând astfel livrarea fără întreruperi a obiectivelor în cauză. Aceste tehnologii pot, de asemenea, să îmbunătățească eficiența, să sporească încrederea în respectarea condițiilor de livrare și să perfecționeze alocarea resurselor, reducând în final cheltuielile și eliminând riscurile. În plus, aplicațiile BIM, senzorii IoT, analiza datelor și tehnicile de optimizare energetică pot contribui la reducerea emisiilor GES.

Inteligența artificială generativă și beneficiile pe care le poate asigura

În ultimii ani, industria E&C a adoptat treptat tehnologiile digitale pentru a contribui la îmbunătățirea proceselor și a eficienței. Cu toate acestea, odată cu ascensiunea inteligenței artificiale generative și a altor tehnologii disruptive, sectorul pare acum pregătit să realizeze îmbunătățiri în ceea ce privește proiectarea obiectivelor, optimizarea calendarului de lucru, controlul costurilor, inspecția pe șantier, siguranța, conformitatea și asigurarea calității. Experții Deloitte definesc AI generativă ca fiind "un subset al inteligenței artificiale în care mașinile creează conținut nou sub formă de text, cod, voce, imagini, videoclipuri, procese etc.". Liderii din industrie continuă să ordoneze prioritar investițiile în tehnologie, urmărind îmbunătățirea eficienței, pentru a atenua provocările actuale legate de forța de muncă, costuri și lanțuri de aprovizionare. Ascensiunea AI generativ ar putea marca un moment de răscruce în transformarea digitală a industriei, bazându-se pe impulsul dat în timpul pandemiei. Atât firmele de E&C, cât și companiile de tehnologie în construcții explorează în mod activ potențialul AI generativ pentru îmbunătățirea eficienței sale și lucrează la dezvoltarea de soluții pentru a valorifica această tehnologie, în funcție de nevoile lor de afaceri. Un sondaj recent al Deloitte relevă faptul că 55% dintre directorii de operațiuni au indicat că principala barieră în calea creării de valoare de afaceri cu ajutorul inteligenței artificiale este reprezentată de identificarea cazurilor de utilizare potrivite. În plus, în topul preocupărilor firmelor E&C se află îngrijorările legate de riscurile cibernetice, securitatea datelor și lipsa de încredere a utilizatorilor. Elaborarea unor strategii cuprinzătoare de atenuare a riscurilor poate contribui la soluționarea preocupărilor pe măsură ce companiile explorează aplicațiile de AI generativă.

Economia gig, o nouă paradigmă care schimbă regulile jocului

Deoarece industria construcțiilor a înregistrat progrese în gestionarea unor provocări deosebite care au apărut în ultimii ani, dintre care una majoră a fost legată de deficitul de forță de muncă înalt calificată, firmele din domeniu au posibilitatea de a adopta mai multe direcții de acțiune, pentru a schimba orientarea de la eforturile actuale de reținere a angajaților, la exploatarea și dezvoltarea talentelor în cadrul organizațiilor. Prima dintre acestea este așa-numita "economie gig". În 2023 s-a demonstrat că o forță de muncă flexibilă și agilă poate ajuta companiile E&C să atragă și să păstreze talentele. Dezvoltând această idee, mulți lucrători mai tineri par să fie atrași de economia gig, unde pot lucra ca angajați cu contract pentru mai mulți angajatori, mai degrabă decât să se angajeze la o singură companie. Această abordare nu numai că permite firmelor să apeleze la un bazin mai larg de talente, dar oferă și flexibilitatea pe care mulți lucrători o caută. A doua soluție este constituită de realizarea de investiții în programe de perfecționare și de calificare încrucișată. Programele de ucenicie și de formare profesională pot contribui la soluționarea provocărilor legate de talente ale companiilor din domeniul ingineriei și construcțiilor. Date recente din SUA arată că antreprenorii nord-americani au investit 1,5 miliarde

USD în dezvoltarea forței de muncă în 2022, de care au beneficiat peste 1,3 milioane de participanți. Firmele de construcții și-au sporit cheltuielile pentru formare și dezvoltare profesională și, de asemenea, au crescut utilizarea programelor de formare online în ultimele 12 luni, pentru a atrage talentele de care au nevoie. Companiile pot, de asemenea, să-și formeze angajații în alte funcții și să le extindă aria de calificare pentru a crea o forță de muncă flexibilă și eficientă. A treia cale este aceea de acordare de prioritate siguranței lucrătorilor. Îmbunătățirea condițiilor de lucru, cu un accent puternic pe siguranță, poate face domeniul construcțiilor mai atractiv pentru potențialii recruți. Educația în materie de siguranță a reprezentat cea mai mare parte din totalul investițiilor în forța de muncă în prima jumătate a anului 2023. De asemenea, specialiștii Deloitte recomandă oferta de compensații și beneficii competitive, care este o componentă vitală. Un potențial de venit mai mare poate contribui la atragerea unui grup mai numeros de angajați. Același obiectiv poate fi atins prin extinderea stimulentele, creditele fiscale IRA disponibile pentru companiile care angajează ucenici înregistrați având rolul de a crește cererea de programe de ucenicie, extinzând oportunitățile potențiale de formare a forței de muncă și aducând beneficii angajatorilor.

Robotizarea și automatizarea, soluții clasice pentru provocări moderne

O metodă foarte eficientă de soluționare a deficitului de forță de muncă este inclusiv aceea ce a exploata la maximum oportunitățile date de robotică, automatizare și alte instrumente de ultimă oră. Aceste echipamente pot ajuta la reducerea sau eliminarea forței de muncă umane din zonele cu un risc ridicat și expuse la diverse pericole. De asemenea, poate reduce dependența de anumite roluri profesionale și contribuie la formarea de competențe încrucișate pentru alți lucrători (de exemplu, tâmplarii care fac proiectare de machete prin utilizarea de soluții robotice). Soluțiile bazate pe tehnologie sporesc eficiența și colaborarea. În plus, adoptarea tehnologiei poate face ca industria să devină mai atractivă pentru o generație mai tânără și mai pricepută la tehnologie. În completare, este necesară stimularea diversității, echității și incluziunii. Această tendință rămâne extrem de relevantă, deoarece angajarea unei forțe de muncă diverse și atragerea de potențiali angajați din noi surse de talente, inclusiv veterani, persoane cu dizabilități și lucrători care se întorc în țară, pe lângă femei și grupuri etnice subreprezentate, vor lărgi bazinul de talente. Diversitatea este un motor important al inovării și al succesului. Aproximativ 77% dintre firmele de construcții consideră că diversificarea forței de muncă este crucială pentru afacerile lor viitoare. În viitor, agilitatea și adaptabilitatea bazate pe transformarea digitală ar putea fi esențiale pentru competitivitatea industriei. Industria E&C a demonstrat o rezistență puternică în fața presiunii persistente și a fluctuațiilor economice. În 2024 și în perspectivă, accentul din ce în ce mai mare pus pe durabilitate și eficiență, chiar și pe fondul incertitudinii economice, subliniază importanța celor două atribute menționate anterior.

Articol realizat pe baza studiului Deloitte "2024 engineering and construction industry outlook"

Evaluarea tehnico-economică a deșeurilor de demolări în UE



Deșeurile din construcții și demolări (CDW) reprezintă aproape 40% din totalul celor generate în spațiul Uniunii Europene. Comisia Europeană imple-

mentează de multă vreme măsuri legislative importante - obligatorii și cu aplicare facultativă - pentru a se asigura că deșeurile CDW sunt gestionate într-un mod ecologic și contribuie la economia circulară. Un raport recent realizează o evaluare de mediu și tehnico-economică a celor mai importante tehnologii actuale și viitoare, care ar putea contribui la o creștere a ratelor de reciclare. Rezultatele arată că, sub rezerva adoptării acestor soluții, reciclarea și pregătirea pentru reutilizare sunt alternative preferabile metodelor actuale de incinerare și depozitare la groapa de gunoi pentru majoritatea materialelor, inclusiv datorită beneficiilor de mediu asociate. Schimbarea de paradigmă este însoțită, însă, și de o creștere a costurilor. Cercetările curente demonstrează că 83% din CDW pot fi trimise pentru pregătirea în vederea reutilizării și reciclării. În cazul în care se ia în considerare scenariul de pregătire optimă a deșeurilor, calculele indică o reducere totală a emisiilor GES de aproximativ 48 Mt echivalent CO₂, cu o economie netă de aproximativ 7,3 miliarde euro.

Technical and economical assessment of demolition waste in the EU

Construction and demolition waste (CDW) accounts for almost 40% of all waste generated in the European Union. The European Commission has long been implementing important legislative measures - both mandatory and voluntary - to ensure that CDW is managed in an environmentally sound way and contributes to the circular economy. A recent report provides an environmental and technical assessment of the most important current and future technologies that could help increase recycling rates. The results show that, subject to the adoption of these solutions, recycling and preparing for re-use are preferable alternatives to current methods of incineration and landfill for most materials, including because of the associated environmental benefits. However, the paradigm shift is also accompanied by an increase in costs. Current research shows that 83% of CDW can be sent for preparation for reuse and recycling. If the optimal waste preparation scenario is considered, calculations indicate a total GHG emission reduction of about 48 Mt CO₂ equivalent, with a net saving of about 7.3 billion euro.

The Waste Framework Directive (WFD) No. 2008/98/EC, approved by the EC and amended in 2018, regulates the management of CDW in EU. This official document emphasizes that, by 2020, preparation for re-use, recycling, and other forms of material recovery, including backfill operations, which use waste to replace other, non-hazardous CDW, excluding natural materials (e.g. soil and stones), had to increase to at least 70% of the total weight of recycled products. For CDW, the current average recovery rate in the EU is around 89%, which indicates that the above target has been achieved. However, recovery mainly uses low quality recycled aggregates for backfill or road infrastructure sub-base. Metals are already often reused or recycled for the same function.



Protocol facultativ de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări

Directiva-cadru privind deșeurile (DCD) cu nr. 2008/98/CE, aprobată de CE și modificată în 2018, reglementează gestionarea CDW pe plan comunitar. În cadrul acestui document oficial se subliniază faptul că, până în 2020, pregătirea pentru reutilizare, reciclare și alte forme de valorificare a materialelor, inclusiv operațiunile de umplutură, care utilizează deșeurile pentru a înlocui alte materiale, CDW nepericuloase, cu excepția materialelor naturale (de exemplu, sol și pietre), trebuia să crească la minimum 70% din greutatea totală a produselor reciclate. În ceea ce privește CDW, rata medie actuală de recuperare în UE este de aproximativ 89%, ceea ce indică atingerea obiectivului stipulat anterior. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că, în cel mai bun caz, recuperarea utilizează, în principal, agregate reciclate de calitate scăzută, pentru obținerea de materiale de umplutură sau pentru sub-baze de infrastructură rutieră. Metalele sunt deja adesea reutilizate sau reciclate pentru aceeași funcție. De asemenea, în pofida valorii de piață potențial ridicată a unor fracțiuni din CDW, cum ar fi cărămizile, ceramica, lemnul și PVC-ul, acestea nu sunt, de obicei, reutilizate sau reciclate pentru aceeași aplicație pentru care au fost produse inițial. În schimb, materialele respective sunt în cea mai mare parte recuperate pentru a deveni agregate sau sunt incinerate ori depozitate la groapa de gunoi. Din acest motiv, Comisia Europeană a adăugat la Directivă ghiduri de orientare, cum ar fi, de exemplu, "Protocolul de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări", care, deși nu sunt obligatorii, au o mare utilitate în asigurarea unui tratament adecvat acestei categorii de deșeurii. În general, executivul de la Bruxelles își propune să promoveze abordări de economie circulară în lanțul valoric al construcțiilor și clădirilor, în conformitate cu "Planul de acțiune privind economia circulară 2020". În continuare, sunt prezentate situațiile actuale și perspectivele pentru câteva categorii uzuale de materiale de construcții care se pretează proceselor de reciclare îmbunătățită.

Agregate fine și curate care pot înlocui cimentul

În urma demolării convenționale, deșeurile de beton sunt utilizate la producția de agregate reciclate (RA), care sunt apoi folosite, în principal, la construcția de drumuri și pentru umplutură, deși sunt posibile, în principiu, aplicații cu valoare mai mare (de exemplu, fabricația de beton). Utilizarea RA din deșeurile de beton (denumite agregate din beton reciclat - RCA - sau, uneori, agregate grosiere din beton reciclat - CRCA) pentru realizarea de beton structural este, în prezent, limitată. Experții estimează că o încorporare de 10%-20% de RCA în producția actuală de beton structural ar fi realistă (indicând un posibil conținut reciclat fezabil din punct de vedere tehnic pentru betonul de pe piața UE). Standardul EN 206 permite utilizarea RA cu un procent maxim de înlocuire de 30% din masa totală de agregate, pentru majoritatea aplicațiilor. În cazul în care fracțiunea de beton este contaminată cu alte materiale, în special substanțe organice și sulfuri, depozitarea este, de asemenea, o posibilă opțiune de gestionare. Cea mai simplă și mai larg aplicată tehnologie de reciclare se bazează pe un proces de concasare pentru a produce RA și o fracțiune minoră de RCA. Pentru a realiza RCA, procesul umed este utilizat pe scară largă, rezultând agregate grosiere și două subproduse - nisip de sită și nămol. Primul nu îndeplinește standardul de calitate a agregatului fin pentru beton și, prin urmare, nu poate fi utilizat în fabricarea de beton nou. El este utilizat fie ca RA pentru construcția de drumuri sau pentru operațiuni de umplutură, fie este eliminat în elevația de șantier. Atunci când se pune în aplicare demolarea selectivă, fracția de deșeurii inerte are, în mod normal, mai puține impurități și poate fi utilizată pentru producerea de RA care să fie folosită pentru fabricarea de beton structural. Aceasta este recunoscută, în mod obișnuit, ca o aplicație cu valoare mai mare, datorită circularității și veniturilor superioare pentru reciclatori. Specialiștii au urmărit îmbunătățirea procesului pentru a produce un agregat secundar care să poată fi utilizat pentru producția de beton. Au fost

propuse două tehnologii inovatoare - și anume "Recuperarea uscată avansată" (ADR) și "Sistemul de clasificare a aerului de încălzire" (HIAS). Prima sortează agregatele grosiere curate pentru a fi folosite în producția de beton structural, iar cea de-a doua generează agregate fine curate, prin încălzirea și separarea componentelor ultrafine de ciment hidratat, care pot înlocui apoi cimentul.

Demolarea selectivă pentru reciclarea lemnului destinat aplicațiilor structurale

Deșeurile de lemn provenite din CDW sunt uneori contaminate cu agenți de conservare și, prin urmare, sunt incinerate. Cel mai frecvent proces de reciclare este constituit de producția de panouri din plăci aglomerate. Deșeurile sunt supuse unui tratament prealabil (mărunțire, cernere, măcinare și sortare a impurităților), apoi sunt uscate până la atingerea unui conținut de umiditate de circa 6% și pulverizate cu rășină de uree-formaldehidă, înainte de a fi presate la cald. Deșeurile de lemn constituie aproximativ 43% în greutate din materia primă pentru plăci aglomerate în Europa (80% atunci când se includ rumegușul și resturile), în timp ce rășina de uree-formaldehidă constituie circa 10% din masa produsului finit. Toate subprodusele din lemn care provin din etapa de prelucrare a deșeurilor de lemn sunt de obicei arse în cazane pe biomasă de mici dimensiuni. Materialele străine identificate sunt, în general, separate la punctele de colectare și trimise la reciclare (elemente feroase și neferoase), la depozitare (sticlă, pietre, materiale de construcție compozite) și la incinerare (plastic, textile, carton, deșeuri de grădină). În urma unei demolări selective, secțiunile de lemn de construcție prezintă un mare potențial de reutilizare cu un tratament minim (de exemplu, curățarea și tăierea), cu condiția să nu fie deteriorate. În cazul în care nu este potrivit pentru elemente structurale, lemnul ar putea fi totuși reutilizat potențial în elemente nestructurale. Abordările curente care vizează facilitarea reutilizării includ prefabricarea și construcția modulară, punând accent pe utilizarea unor conexiuni ușor de identificat și detașabile, pentru a reduce orice deteriorare potențială a componentelor clădirii.

Metalele feroase și perspectivele de reutilizare eficientă pe segmente de nișă

Oțelul și aluminiul sunt colectate în totalitate pentru reciclare, indiferent de tipul de proces de demolare. Chiar și atunci când se aplică practici convenționale de demolare, ceea ce duce la colectarea de CDW amestecate, procesele de sortare din aval pot recupera eficient metalele prin intermediul tehnologiilor avansate de sortare (fluorescență cu raze X, curent Foucault, spectroscopie de defalcare indusă de laser etc.), care sunt tot mai utilizate pentru a obține fracțiuni de deșeuri metalice de înaltă calitate. În procesul de reciclare care produce deșeuri de fier, acestea sunt tăiate, după care se utilizează un separator magnetic pentru a elimina impuritățile (hârtie, materiale plastice și metale neferoase). Metalele feroase separate astfel obținute sunt curățate în proporție de 90%-95% și pot fi trimise direct la o topitorie de oțel. În ceea ce privește aluminiul, procesul de reciclare, care are ca rezultat producția de lingouri, constă în supunerea deșeurilor la piroliză și

apoi topirea acestora într-un cuptor rotativ alimentat cu gaz natural. Lingourile rezultate sunt apoi trimise la turnătorie pentru refolosire. În perspectivă, demolarea selectivă ar putea permite pregătirea pentru reutilizare a unor componente selectate, cum ar fi burletele, coloanele și căpriorii din oțel, prin reducerea pagubelor suferite în momentul demolării clădirii. În mod similar, printr-o astfel de metodă ar fi mai bine colectate, de exemplu, ramele de ferestre, pentru ca ulterior să fie pregătite pentru reutilizare.

Metode chimice pentru creșterea randamentului și a calității

În urma demolării convenționale, PVC-ul este uneori depozitat la groapa de gunoi sau procesat în instalații de tratare a deșeurilor, în vederea obținerii de energie sau de acid clorhidric, reutilizat în industria chimică. PVC-ul moale este colectat, sortat și trimis la reciclare pentru a produce foi de acoperiș, în timp ce PVC-U este adesea reciclat în praș, așchii și granule de PVC. Țevile din PVC, în special, pot fi transformate în tubulatură nouă. Demolarea selectivă duce, în general, la creșterea ratelor de reciclare și la o mai bună calitate a materialelor reciclate. În procesul mecanic, deșeurile sunt supuse unor pretratamente în care sunt mărunțite și cernute. Metalele și alte impurități sunt îndepărtate, iar fluxul de plastic este trimis spre prelucrare. Materialele rămase sunt incinerate. Etapele de prelucrare a plasticului includ măcinarea, spălarea, uscarea și pelletizarea. În prezent, se dezvoltă tehnologii de reciclare chimică pentru a stimula procesele și a evita reducerea calității materialului reciclat, în raport cu calitatea necesară pentru aplicațiile specifice din construcții (de exemplu, prin dizolvare, piroliză, gazeificare etc.). Prin demolarea selectivă, de asemenea, profilele de ferestre din PVC pot fi reciclate și utilizate la producerea de noi profile, deși aceasta este o aplicație de nișă. Reutilizarea directă este, însă, o opțiune marginală.

Adezivul limitează reutilizarea plăcilor din polistiren expandat

În ceea ce privește polistirenul expandat (EPS), termosistemele din acest material sunt, de obicei, depozitate la groapa de gunoi (chiar dacă această operațiune este oficial interzisă în UE) sau incinerate. Este important de subliniat faptul că izolația pe bază de polimeri este adesea dificil de demontat și de colectat individual, dar cea folosită la alte aplicații, cum ar fi acoperișurile sau podelele, poate fi ușor reciclată, deoarece este fixată exclusiv mecanic. Materialul respectiv trece prin reciclare în circuit închis, pentru a produce o nouă izolație, sau prin reciclare în circuit deschis, pentru a realiza beton ușor, piese auto etc. În procesul de reciclare care produce EPS, materialul este mărunțit la dimensiunea potrivită și separat de alte impurități. Având în vedere că 98% din EPS este de fapt format din aer, se recomandă soluții care implică comprimarea sa. În timp ce reziduurile de deșeuri sunt în general incinerate, se poate aplica un proces de reciclare bazat pe o separare pe bază de solvenți. Granulele rezultate pot fi topite și remodelate în diverse soluții noi, de obicei din aceeași categorie din care au provenit. În viitor este de așteptat ca demolarea selectivă să crească ratele de reciclare a materialelor plastice de izolație, în timp ce strategia

respectivă poate fi aplicată pentru a alege cele mai potrivite produse de izolație, pentru a permite reutilizarea, atunci când este posibil, sau pentru a favoriza, în continuare, reciclarea. De aceea, izolația pulverizată (fibra de celuloză sau urea formaldehidă) ar trebui evitată, deoarece este dificil de recuperat în timpul deconstrucției. Pe de altă parte, izolația suflată poate fi extrasă în condiții de siguranță, folosind tehnologii adecvate. În plus, soluțiile de izolare a plăcilor pot fi refolosite, deși, din punct de vedere practic, reutilizarea este limitată, în principal, de tipul de adeziv folosit.

Demolarea selectivă îmbunătățește calitatea produselor reciclate din gips și cărămidă

Tradițional, gipsul este depozitat la groapa de gunoi. Cu toate acestea, plăcile de gips-carton ar putea fi reciclate în noi plăci de gips-carton (circuit închis) sau utilizate în producția de ciment sau ca ameliorator de sol (circuit deschis). Practic, reciclatorii separă în mod adecvat materialul de gips-carton (aproximativ 84% din produs), de celuloză (15,2%) și de metalele feroase (0,02%), care urmează să fie, de asemenea, reciclate. Apoi, sunt posibile diferite rute tehnologice, ce au ca finalitate producția de plăci de gips-carton noi (respectând conținutul maxim recomandat de 30% de gips reciclat în plăcile de gips-carton noi). Deșeurile de gips sunt potrivite pentru a fi utilizate în procesul de fabricație, ca gips natural, atunci când dimensiunea este mai mică de 15 mm. Materialul este tratat printr-un ciclu de calcinare și rehidratare, necesitând o materie primă inițială relativ pură. Alte metode au ca rezultat producerea de gips reciclat, pentru a fi utilizat ca aditiv pentru ciment. Este de așteptat ca demolarea selectivă să ducă la o mai bună segregare a deșeurilor și, prin urmare, să faciliteze reciclarea pentru a produce noi plăci de gips-carton. Referitor la cărămizi, acestea sunt, în general, concasate împreună cu alte materiale inerte și utilizate la producerea de RA, pentru a fi utilizate în construcția de drumuri și în scopul umplerii. Procesul de reciclare pentru a produce RA constă în mai multe etape succesive, inclusiv manipularea, concasarea și cernerea, pentru a obține un material mai omogen, gata de utilizare, fără impurități. În mod obișnuit, în acest demers se folosesc lopeți de încărcare, alimentatoare cu lanț, concasoare cu fălci, benzi transportoare și dispozitive vibratoare. Un al doilea proces de reciclare produce un material utilizat ca înlocuitor al cimentului Portland și este o extensie a metodei descrise anterior, având ca scop principal producerea unei fracții mai fine, cu diametrul de circa 50 μm. Un ultim proces de reciclare are ca rezultat producerea de blocuri activate cu alcali, utilizate ca înlocuitor de beton și, la fel ca în cazul tehnologiei precedente, deșeurile de cărămidă trebuie să fie prelucrate inițial. În plus, în proiectarea amestecului se utilizează activatori alcalini (de exemplu, hidroxid de sodiu, silicat de sodiu). Mixul conține, de obicei, granule de hidroxid de sodiu, silicat de sodiu, nisip și praf de cărămidă fin măcinat, asigurând performanțe mecanice comparabile cu compozitele obișnuite pe bază de beton. Demolarea selectivă duce la o scădere a impurităților și, în consecință, la îmbunătățirea calității RA.

Articol realizat pe baza unui raport tehnic publicat de Comisia Europeană

Elie Radu - promotorul devotat al creației ingineresti din construcții



În contextul istoric al ieșirii României din era domnitorilor fanarioți și a intrării sale în modernitate, secolul al XIX-lea a fost marcat fără îndoială de o multitudine de probleme de natură economică, politică și socială, ce s-au bucurat, pe rând, de măsurile reformatoare implementate de oamenii politici ai vremii. Cu toate acestea, acțiunea autorităților publice nu era suficientă pentru a duce la bun sfârșit un demers atât de complex, fiind nevoie de aportul nemijlocit al societății și, mai ales, al păturii intelectuale din cadrul acesteia, care să asigure transformările atât de necesare. Dacă în domeniul cultural, personalități marcante, cu studii solide în capitalele Europei, au contribuit din plin la acest efort uriaș, și îi amintim doar pe Eminescu, Maiorescu, Enescu sau Caragiale, în sfera tehnică, mai puțin vizibilă și expusă analizei critice, s-au remarcat, de asemenea, o serie de personalități care au scris, realmente, istorie și și-au pus în mod definitiv amprenta pe procesul de modernizare a țării. Una dintre aceste prezențe este inginerul Elie Radu, un proiectant și constructor care a reușit să îndrume în mod unic creativitatea tehnică din domeniu.

Elie Radu - the devoted promoter of engineering creation in construction

In the historical context of Romania's emergence from the era of the Turkish rulers and its entry into modernity, the 19th century was undoubtedly marked by a multitude of economic, political and social problems, which were in turn helped by the reforming measures implemented by the politicians of the time. However, the action of the public authorities was not enough to bring such a complex undertaking to a successful conclusion, and the direct involvement of society and, above all, its intellectual class was needed to bring about the necessary changes. If in the cultural field, outstanding personalities, with solid studies in the capitals of Europe, have fully contributed to this huge effort, if only Eminescu, Maiorescu, Enescu or Caragiale were to be mentioned, in the technical sphere, less visible and exposed to critical analysis, some personalities have also stood out who have really written history and have definitively left their mark on the process of modernizing the country. One such presence is the engineer Elie Radu, a designer and builder who uniquely guided technical creativity in the field. Born on 20 April 1853 in Botoșani, he attended primary and secondary school in the locality, then continued his education in Iași to complete his studies at the National College. His engineering career was followed at the encouragement of his father, mayor of Botoșani for a decade and who, probably by the nature of his work, realized the need to train Romanian specialists in the field of construction. It is for this reason that young Elie quickly approached the world of building works and fell in love with this specialization. In 1872 he went to Brussels, where he attended the Polytechnic School, graduating in 1877 with a diploma in engineering. In the same year, he took a job at the Ministry of Public Works, becoming a colleague of the famous Anghel Saligny. Specialized in bridge and road construction, with a solid academic career, member of the Romanian Academy and president of the Polytechnic Society in 1898, 1903 and 1904, Elie Radu was one of those who also campaigned for the professional rights of engineers, supported and guided engineering creation.



"Nu-mi cereți să vă țin discursuri (...) dați-mi mai bine o planșetă, o riglă și un echer"

Născut la 20 aprilie 1853, la Botoșani - zonă de unde se trag, printre alții, Mihai Eminescu, George Enescu sau Nicolae Iorga - Elie Radu a urmat studiile primare și gimnaziale în localitate, după care a continuat școala la Iași, pentru a-și completa studiile, la Colegiul Național. Cariera sa ingierească a fost urmată la încurajările părintelui său, primar al Botoșaniului vreme de un deceniu și care, probabil prin natura funcției sale, a conștientizat necesitatea formării unor specialiști români în domeniul construcțiilor. Așa se face că tânărul Elie s-a apropiat rapid de lumea lucrărilor edilitare și a îndrăgit această specializare. În 1872 a plecat la Bruxelles, unde a urmat cursurile Școlii Politehnice, pe care a absolvit-o în 1877, obținând titlul de inginer diplomat. Deși i s-a oferit un post în Belgia, tânărul inginer a refuzat și s-a întors în România. În același an, s-a angajat la Ministerul Lucrărilor Publice, devenind coleg cu celebrul Anghel Saligny, cu care și-a început ucenicia tehnică la controlul liniei ferate Ploiești-Predeal. Specializat în construcția de poduri și șosele, cu o solidă carieră universitară, membru al Academiei Române și președinte al Societății Politehnice în anii 1898, 1903 și 1904, Elie Radu a fost unul dintre cei care a militat, totodată, pentru drepturile profesionale ale inginerilor, a sprijinit și a îndrumat creația ingierească.

A adus apa potabilă în casele românilor

De numele său se leagă primul sistem românesc modern de alimentare a orașelor cu apă potabilă, cele dintâi șosele peste munți, precum și o serie de inovații folosite la sute de poduri, gări și linii de cale ferată. Pentru toate acestea, a fost considerat de contemporanii și de urmașii săi un geniu în domeniul ingineriei. Până la Elie Radu, Bucureștiul și marile orașe ale României erau alimentate cu sacua sau prin intermediul unor instalații impropii, folosind surse îndoielnice, precum Dâmbovița. Calitatea apei și igiena erau precare, astfel

încât orașul era permanent expus bolilor sau epidemiilor, cum a fost, de exemplu, ciuma din vremea lui Caragea. La nivelul Capitalei, conform diferitelor studii și cercetări realizate inclusiv de specialiști străini, în anul 1897 a fost selectată propunerea lui Elie Radu de a exploata apele subterane, de sub râul Argeșul, din dreptul comunei Bragadiru. Expertul român aducea în discuție concepte ingierești care depășeau pregătirea tehnică a contemporanilor săi, dacă ar fi amintite, de exemplu, doar puțurile construite cu aer comprimat. În 1897, în urma numirii sale în funcția de director de lucrări, a hotărât ca Bucureștiul să fie alimentat cu apă din râurile subterane, acumulată în cadrul unor rezervoare colectoare inovatoare. De asemenea, Elie Radu a luat decizia amplasării sistemelor respective pe platoul Bragadiru, de unde, prin intermediul unor apeducte, apa era distribuită la stația de filtrare de la Grozăvești. Astfel, a rezultat o calitate net îmbunătățită a apei de consum care alimenta orașul prin sistemul gândit de Elie Radu. Construcția de la Bragadiru a devenit unicat în Europa atât datorită ingeniozității constructive, cât și prin capacitatea sa uriașă de colectare și procesare. Ansamblul se întindea pe o lungime de 6.560 de metri, captarea realizându-se pe două linii cu câte zece puțuri. După modelul respectiv, Elie Radu a mai proiectat și alte stații de captare și rețele de alimentare cu apă în orașele Sinaia, Turnu Severin, Sulina, Botoșani, Târgoviște, Brăila, Pitești, Iași și Târgu Ocna. De altfel, inovația sa a fost preluată de aproape toate orașele României. Se poate afirma, astfel, fără teama



de a greși, că Elie Radu a adus apa potabilă în casele românilor. Ulterior, lucrarea edilitară de excepție a fost completată, între 1922 și 1927, printr-o prelungire de 5,5 km între râurile Sabăr și Argeș a captărilor de la Bragadiru, proiectul fiind realizat de același specialist.

Macadam pentru drumurile ce legau provinciile istorice ale României

O altă contribuție marcantă a lui Elie Radu la patrimoniul construit din România a fost constituită de execuția șoselelor transcarpatice, realizate după Marea Unire. Drumurile din Carpați, care legau provinciile istorice, au fost transformate în șosele. Este vorba despre primele căi rutiere în adevăratul sens al cuvântului, ce includeau podețe, ziduri de sprijin, viaducte (dacă era cazul), parapete și alte lucrări de consolidare. Printre drumurile realizate în acea epocă de Elie Radu se numără Moroieni - Sinaia, Lotru - Căineni, Târgu-Ocna - Slănic-Moldova, Comănești - Palanca, Dolhasca - Hârlău și Călărași - Lehliu. Din punct de vedere tehnic, inginerul român, care avea înalte cunoștințe tehnice în domeniu și era, simultan, un veritabil vizionar, a aplicat tehnologia macadamului, inventată de scoțianul John Loudon McAdam, ce presupune o formă convexă a suprafeței de rulare, pentru a asigura un drenaj optim, prin transferul gravitațional al apei pluviale către zona de rigolă. Tehnologia consta în utilizarea în straturi de diverse grosimi ale pietrișului, pentru a obține efectul util descris anterior. În prezent, odată cu generalizarea asfaltului, soluția respectivă nu mai este utilizată. De menționat faptul că, alături de Gogu Constantinescu, Elie Radu a promovat cu asiduitate construcțiile din beton armat.

Grinda lui Elie Radu - baza constructivă a majorității podurilor feroviare și rutiere din România

În domeniul podurilor, revoluția încurajată de Elie Radu nu a fost mai puțin spectaculoasă. La finele secolului al XIX-lea, construcțiile din categoria respectivă erau realizate din lemn, cu o structură rudimentară și o rezistență limitată. Ele nu suportau greutatea mare și era cât se poate de evident că nu țineau ritmul cu evoluția rapidă a societății, în general, și a transporturilor, în special. În acest context, inginerul a propus o grindă din beton armat, al cărei prototip mai poate fi vizionat și în prezent la Universitatea Politehnică din București. Structura în cauză a fost realizată la începutul secolului al XX-lea și consta într-un element cu o deschidere de 8 metri, proiectat conform calculului



ingineresci ale lui Elie Radu. Soluția a fost testată la încălcături extreme și folosită pentru modernizarea majorității podurilor feroviare și rutiere din România. Tot Elie Radu a realizat și primele planșee din beton armat pentru poduri. De asemenea, a proiectat și executat podurile rutiere din beton armat amplasate peste râul Jiu, care constituie o operă inginerescă deosebită pentru acea perioadă, folosind arcuri pentru stabilitate. Poduri de acest tip au fost construite peste Olt, Vedea, Teleorman, Argeș, Râul Doamnei, Prahova, Siret, la ele adăugându-se încă alte câteva zeci de poduri pe structură metalică peste alte râuri din țară. Călculele sale au mai fost folosite și la poduri CF cu lungime de peste 20 km.

Construcții edilitare de mare anvergură în București

În plan civil și edilitar, Elie Radu a proiectat și supravegheat construcția a numeroase clădiri publice, gări proiectate de arhitecți români în stil neobrâncovenesc etc. Lucrarea sa cea mai importantă este clădirea Ministerului Lucrărilor Publice (unde se află actualmente sediul Primăriei Capitalei), care a fost finalizată în 1910. Imobilul include planșee din beton armat, cu placă la partea inferioară și nervuri dispuse în casete, deasupra plăcii. Gările din stațiile Calafat, Comănești, Curtea de Argeș, Cotnari poartă, de asemenea, semnătura sa, la fel ca și alte construcții tipizate, cum ar fi locuințele destinate personalului de întreținere a șoselelor, birouri, băile de la Mamaia etc. Tot Elie Radu a participat la construirea Arenelor Romane și a bisericii Cuțitul de Argint, contribuind

în mod direct la reconstrucția și extinderea Spitalului Brâncovenesc, unde a realizat planșee din beton armat (printre primele folosite în Capitală, după cele de la Ministerul Lucrărilor Publice).

Primul curs de construcții edilitare ținut la o facultate din România

În plan didactic, Elie Radu a început activitatea în 1894, ca profesor la Școala de Poduri și Șosele - Secția Conducători, unde a predat, până în 1903, cursurile de trigonometrie, poduri și construcții civile. De asemenea, între 1903 și 1927, a fost titularul cursului de "Procedee generale de construcții". Ulterior, a rămas profesor de onoare al instituției și președintele Consiliului de Perfecționare (titlu deținut din anul 1925). Importat de precizat este că Elie Radu a fost primul cadru didactic care a predat la o facultate din România cursul de construcții edilitare (despre alimentarea cu apă și canalizarea orașelor). Din anul 1919 a fost numit, la propunerea lui Anghel Saligny, președinte al Consiliului Tehnic Superior, reprezentând un for care a funcționat până în 1930 și în care se discutau și aprobau probleme din domeniul căilor ferate, drumurilor, podurilor, alimentării cu apă și canalizării orașelor, clădirilor și sistematizării orașelor, electrificării, asanării terenurilor etc. Pentru remarcabila sa activitate, Academia Română l-a ales, în 1927, membru de onoare. Sintetizând, Elie Radu reprezintă un veritabil reper pentru breasla constructorilor, în special prin prisma implicării și devotamentului său pentru tot ceea ce înseamnă creație inginerescă. (O.V.Ș.)



Virginia Andreescu-Haret, prima femeie arhitect din România



Născută în iunie 1894 la București, în capitala noului Regat al României, Maria Virginia Andreescu-Haret, nepoată a artistului plastic Ioan Andre-

escu și soție a inginerului constructor Spiru I. Haret, este deținătoarea primei diplome de arhitect acordată unei femei la școala Superioară de Arhitectură din România. Evenimentul din 1919 a marcat o nouă deschidere a societății românești spre modernitate și a prilejuit începutul unei cariere de succes pentru tânăra arhitectă. Aceasta și-a continuat studiile la Roma, în perioada 1921-1922. În Italia, a lucrat timp de un an și jumătate în atelierul maestrului Gr. Bargellini, iar alături de prof. Montecchi, arheolog cunoscut și președinte al societății 'Fra i cultori dell' architettura e archeologia', a efectuat diferite studii. Revenind în țară, s-a angajat la Serviciul Tehnic al Ministerului Instrucțiunii Publice, în cadrul Casei Școlilor, unde a activat până în 1947. De-a lungul carierei sale, Maria Virginia Andreescu-Haret a proiectat peste 130 de clădiri, dintre care peste 40 de unități de învățământ, 17 locuințe unifamiliale și 26 imobile de locuit. De asemenea, a colaborat cu prof. arh. Nicolae Ghika-Budești la întocmirea de relevée ale bisericilor din Țara Românească și la redactarea lucrării în patru volume intitulată 'Evoluția arhitecturii în Muntenia și Oltenia'.

Virginia Andreescu-Haret, the first Romanian woman architect

Born in June 1894 in Bucharest, Maria Virginia Andreescu-Haret is the holder of the first architect diploma awarded to a woman at the Higher School of Architecture in Romania. She continued her studies in Rome from 1921 to 1922. In Italy, she worked for a year and a half in the studio of Gr. Bargellini, and with Prof. Montecchi, a well-known archaeologist and president of the society 'Fra i cultori dell' architettura e archeologia', and she carried out various studies. Returning to Romania, she joined the Technical Service of the Ministry of Public Instruction in the School House, where she worked until 1947. Throughout her career, Maria Virginia Andreescu-Haret designed over 130 buildings, including more than 40 educational establishments, 17 single-family dwellings and 26 residential buildings. She had also collaborated with Prof. Arch. Nicolae Ghika-Budești in drawing up surveys of churches in Romania and in writing the four-volume work entitled 'The Evolution of Architecture in Muntenia and Oltenia'. Virginia Haret's professional activity spanned more than four decades, during which time she designed and executed - in addition to her other professional concerns - a large number of architectural works of various profiles. An excellent collaborator in working groups, she maintained an active exchange of opinions and was highly appreciated by those with whom she came into contact, both because of her professional knowledge and original ideas, and also because of her integrity and probity. Although her inability to compromise caused her problems, she never abandoned her professional ethics and enjoyed the respect of her colleagues. One of her younger colleagues noted in her memories, regarding the human side of the architect, that 'Virginia came with vivid impressions which she shared with us with great vivacity.'



O demnă continuatoare a principiilor arhitecturii neoromânești

Referindu-se la activitatea Virginei Haret, arh. Henrieta Delavrancea-Gibory afirma, în 1976, că "eram în extaz în fața lucrărilor ei, țin minte și acum, după 63 de ani, cât erau de hotărâte, profund chibzuite, armonioase și constructiv compuse concepțiile ei, întrecând cu mult pe ale celorlalți colegi. Fusese epoca marelui Mincu, care nu admitea o femeie arhitect. Virginia a spart zidul, Virginia a pătruns pe ușa mare, natura ei a învins și a croit drumul femeilor în arhitectură. Convinsă, demnă și foarte sigură, atât de naturală la locul ei, nimeni n-a îndrăznit s-o conteste... și tot așa a pășit în viață, cu talent, putere de muncă și perseverență, fără a lăsa să se bănuiască greutățile prin care trecea ca să pătrundă și să reușească". La începutul carierei, tânăra specialistă a lucrat, inițial, sub conducerea arhitecților Jean Pompilian și Cornel Nedelescu. A fost membră a Societății Arhitecților Români și singura femeie din Comitetul Societății, membră a Societății Politehnice din România, începând cu 1 decembrie 1929, și înscrisă în Tabloul Urbaniștilor la 6 aprilie 1933. Reputata arhitectă a luat locul întâi, în 1925, la concursul pentru Primăria, Baia Comunală și cinematograful orașului Făgăraș. De asemenea, a primit Premiul Ziarului Universul pentru o vilă cu 4 apartamente, amplasată pe str. Madrid, și Premiul I pentru cartierul de locuințe (vile) ale funcționarilor fostei

Bănci Românești (17 vile), în parcelarea din Calea Plevnei, București. Spirit creator, dotat cu o energie și o voință deosebite, fire hotărâtă, cu disciplină matematică la lucru și în viață, dar cu multă bună-tate și înțelegere pentru oameni, conferite de nobilele sale trăsături de caracter, arh. Virginia Haret s-a consacrat în activitatea sa multilaterală promovării ideilor noi în arhitectura românească, aderând la linia marilor tradiții naționale. A continuat cu hotărâre și a ridicat pe o treaptă superioară ideile înaintașilor săi, marii ctitori ai arhitecturii românești. Încă pe când era elev-arhitect, în atelierul academicianului Petre Antonescu, precum și pe șantierele clădirilor pe care acesta le proiecta, s-a simțit atrasă în mod special de studiile de arhitectură specific românească, care reprezentau un punct de orientare important al epocii respective și a căror influență se va reflecta în creația sa ulterioară.

Operă tehnică și științifică de mare valoare

Activitatea profesională a Virginei Haret s-a derulat pe o perioadă de peste patru decenii, timp în care a proiectat și executat - în afară de celelalte preocupări profesionale - o sumedenie de lucrări de arhitectură de diferite profile. Excelentă colaboratoare în colectivele de lucru, a întreținut un schimb activ de opinii și a fost deosebit de apreciată de cei cu care venea în contact atât datorită cunoștințelor sale profesionale și ideilor originale pe care le avea, cât și integrității și



probității de care dădea dovadă. Chiar dacă incapacitatea de a admite compromisuri i-a creat anumite probleme, nu a renunțat niciodată la etica profesională, bucurându-se de respectul colegilor de breaslă. De asemenea, constructorii cu care a colaborat au apreciat stilul său de muncă, ce le-a câștigat respectul. Prima femeie arhitect din România a lăsat în urma sa o operă tehnică și științifică de mare valoare, contribuind în mod nemijlocit la dezvoltarea identității arhitecturii românești. Clădirile realizate după planurile sale rămân o mărturie a talentului acestei veritabile deschizătoare de drumuri. În 1926, a elaborat proiectul corpului central al Liceului Cantemir-Vodă, din București, căruia i s-au adăugat, ulterior, celelalte aripi. Stilul clădirii este viguros, etalând o concepție unitară, bine cristalizată a tematicii propuse. Alte lucrări din acea perioadă sunt: aripa dinspre str. Șerban Vodă a Liceului Șincai, precum și corpul secției de antropologie, uzina de încălzire centrală și castelul de apă de pe lângă Facultatea de Medicină, din Capitală. Tot în București, s-a implicat în supraetajarea și amenajarea Școlii Comerciale, de pe str. Traian. Pe plan național, a proiectat școala primară din Socola - Iași, Liceul de fete din Focșani, Școala normală de fete din Bârlad, Liceul Domnița Ruxandra din Botoșani, Școala de meserii din Ploiești și multe altele. Trebuie amintite și proiectele-tip de școală primară - care fuseseră inițiate de Spiru C. Haret - în diferite variante, cu și fără sală de gimnastică și locuință pentru director, care s-au executat pe tot cuprinsul României.

Printre lucrările remarcabile mai figurează "Teatru-cinema-cazinou" din Băile Govora. Este vorba despre un obiectiv dominat de un foișor, unde este vizibil stilul arhitectonic neoromânesc, cu arcade. Tot la Băile Govora, a proiectat grădina de deasupra pavilionului apelor (Cucurigul).

Revenind la București, mai trebuie menționate depozitele și locuințele pentru Banca Viticolă, executate, de asemenea, în stil neoromânesc, Biserica Ghencea din Calea 13 Septembrie, stația meteorologică și pavilionul birourilor de la Aeroportul Băneasa. În urma colaborării cu prof. arh. I. Pompilian, a executat palatul Soc. "Tinerimea Română", situat în Bd. Schitu Măgureanu din București. Este vorba despre un proiect de mare anvergură pentru acea epocă, cu 5 etaje și un vast program de distribuție interioară, printre care o sală de spectacole cu 1.200 de locuri. În urma aceleiași colaborări, s-a realizat palatul cu 8 etaje al Soc. "Locuințe ieftine", situat în Piața Rosetti, la intersecția cu Bd. Hristo Botev.

Reputata arhitectă a proiectat și executat singură 17 case de locuit unifamiliale, cu distribuție pe două niveluri (parter și etaj) și 26 case de locuit cu mai



multe apartamente, la care se adaugă lucrările executate în colaborare cu arhitecții Ernest Doneaud, Ion Maier și prof. Ion Pompilian. Energică, talentată și foarte întreprinzătoare, a fost o adeptă a învățăturii maeștrilor săi, promotori și creatori ai curentului arhitectural care a dominat viața constructivă a primelor trei decenii ale secolului al XX-lea - școală care a avut la bază ideea afirmării specificului național în artă.

Adaptare a arhitecturii tradiționale la modernitate, în a doua parte a carierei

Din punct de vedere artistic, evoluția stilului său în arhitectură este extrem de interesantă. La clădirile din deceniul al treilea al secolului trecut, la fațade predominau arcadele întâlnite în arhitectura populară tradițională și în cea clasică a edificiilor de cult. Majoritatea includeau la unul din colțuri un foișor, jocul volumelor fiind deosebit de variat. Totodată, erau prevăzute, de regulă, cu logii în stilul brâncovenesc. Începând cu deceniul al patrulea, a avut loc o modificare de stil, pentru adaptarea la noile curente. În acest sens, expertii au remarcat o tendință mai mare de stabilitate a compoziției, unde, deși jocul volumelor s-a păstrat, au apărut diferențe față de prima perioadă de creație (la care predomină desfășurarea pe verticală), începând să se remarce liniile orizontale. Compoziția Virginiei Haret a devenit, astfel, mai liniștită, mai sobră, iar influența stilului arhitectural modern s-a resimțit în mod sensibil, fără a aduce însă monotonia. Această modificare nu a însemnat renunțarea la arhitectura tradițională, ci doar o adaptare, în care volumele similare culelor sunt adunate,

dar respectă raporturile corespunzătoare între plinuri și goluri. Efectul obținut a fost acel de echilibru al fațadei.

"...perpetuă căutare a frumosului..."

În plan familial, în 1928, în plină maturitate de creație, Virginia Andreescu s-a căsătorit cu nepotul omului de cultură Spiru Haret, inginer constructor și profesor, cu care a colaborat de-a lungul activității profesionale. Această cooperare a reprezentat un exemplu caracteristic, demn de urmat, al multiplelor posibilități de dezvoltare date de simbioza profesională dintre inginerul constructor și arhitect. Schimburile de opinii privind alegerea soluției optime a unui proiect sau a unui capitol de tratat științific au fost facilitate de relația personală a celor doi specialiști. Una din colegile ei mai tinere consemna, în amintirile sale legate de latura umană a arhitectei, că "Virginia venea cu impresii vii pe care ni le împărtășea cu multă vioiciune. Căci știa să vadă și să înțeleagă lucrurile și oamenii. Fire de artist, era îndrăgostită de viață și de frumos. (...) În căutarea perfecțiunii și a desăvârșirii proprii, încerca să descopere operele care exprimau desăvârșirea altora. Cu toate că le văzuse de atâtea ori, nu ezita să zăbovească ore întregi în fața operelor de artă arhitecturală ale înaintașilor. Adesea, întreprindea plimbări lungi prin diferite cartiere, spre a lua cunoștință de evoluția stilurilor diferitelor epoci, întipărite în piatra patinată de vreme, ce ne transmite mesajul marilor creatori, (...) fiind într-o perpetuă căutare a frumosului, pe care îl fixa în albumul purtat mereu la subțioară (...)" (O.V.Ș.)

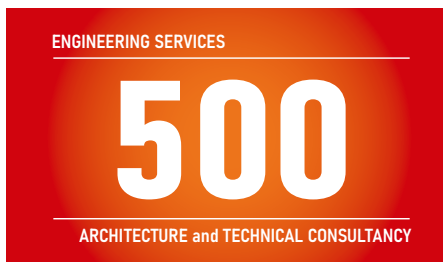


Firme de Inginerie, Arhitectură și Consultanță din România 2023

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
1	3	CONCRETE & DESIGN SOLUTIONS	B
2	1	RAMBOLL SOUTH EAST EUROPE	B
3	5	CONSTRANS	B
4	4	EPTISA ROMANIA	B
5	35	QUADRATUM ARCHITECTURE	B
6	2	ARCADIS EXCELLENCE CENTER ROMANIA SA	IS
7	14	TOTAL BUSINESS LAND	B
8	7	AECOM ENGINEERS & CONSTRUCTORS	IF
9	11	LEVIATAN DESIGN	B
10	8	OPTIM PROJECT MANAGEMENT	B
11	26	ASCO CONSTRUCTII	IF
12	6	TRACTEBEL ENGINEERING SA	B
13	17	TPF INGINERIE	B
14	27	BAICONS IMPEX	B
15	30	VEGO DESIGN EXPERTISE	B
16	24	MAX - JUNIOR PROJECT	B
17	20	CORNEL & CORNEL TOPOEXIM	B
18	16	TADECO CONSULTING	B
19	18	GEOSTUD	B
20	31	BRISK GROUP CONSULTING & DEVELOPMENT	B



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
21	78	3TI PROGETTI ITALIA	B
22	15	DB ENGINEERING & CONSULTING	B
23	21	ROMAIR CONSULTING	B
24	12	WSP ROMANIA ENGINEERING	B
25	28	METROUL SA	B
26	33	AQUAPROIECT SA	B
27	9	BILFINGER TEBODIN ROMANIA	B
28	48	KOMORA ENGINEERING	CL
29	13	TECHNO ENGINEERING & ASSOCIATES	B
30	67	EURO BUILDING IDEEA	B
31	40	F & R WORLDWIDE	B
32	47	HENTZA BUSINESS	IF
33	10	BLUE PROJECTS	B
34	23	I.S.P.C.F. SA	B
35	55	EPMC CONSULTING	CJ
36	60	TECON	B
37	38	EGIS ROMANIA SA	B
38	34	POPP & ASOCIATII	B
39	25	VITALIS CONSULTING	B
40	56	CONCEPT - STRUCTURE	B
41	39	PEGASUS ENGINEERING	B
42	22	K-BOX CONSTRUCTION & DESIGN	B



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
43	59	CCAT SOLUTION GRUP	B
44	36	X ARCHITECTURE & ENGINEERING CONSULT	B
45	46	MULTINVEST	MS
46	43	SEARCH CORPORATION	B
47	37	PRIMUL MERIDIAN	OT
48	19	TECNIC CONSULTING ENGINEERING ROMANIA	B
49	62	URBAN SCOPE	B
50	29	VEGO CONCEPT ENGINEERING	B
51	53	PARALEL	B
52	54	DICO SI TIGANAS BIROU DE PROIECTARE	CJ
53	41	ISPE PROIECTARE SI CONSULTANTA SA	B
54	32	EGIS INTERNATIONAL SA FRANTA	B
55	50	A1 DESIGN	SB
56	42	MC GENERAL CONSTRUCT ENGINEERING	B
57	52	ALLIED ENGINEERS GRUP	B
58	85	SPECIALIST CONSULTING	B
59	45	INGENIERIA ESPECIALIZADA OBRA CIVIL E IND	B
60	51	PROTELCO SA	PH
61	57	1722 STUDIOLAB INC	B
62	75	GEOMATICS INTEGRATED SERVICES	B
63	202	BERKSAN	CT
64	107	ELECTROPROIECT SA	B
65	65	HB-DESIGN-TEAM	B
66	44	VENTURO INVESTMENT	B
67	58	ARHIMAR SERV	CJ
68	152	PLANHO CONSULTORES S.L.P.	B
69	71	TOPO DESIGN SOLUTIONS	B
70	66	CONSIG PROIECT	B
71	98	GRAPHEIN TOPO	B
72	74	GEVIS PROTEAM	AB
73	92	METRANS ENGINEERING	B
74	68	ARCADIA AEN ARCHITECTURE & PM	B
75	49	ITALROM INGINERIE INTERNATIONALA	B
76	113	CUBICON INVEST	MM
77	120	POLIART	BH
78	70	CUMULUS ARCHITECTURE	B

TECNIC
Consulting Engineering | Romania

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
79	94	BE HOME CONCEPT	B
80	63	DRUM CONSTRUCT	GL
81	79	PRODESIGN ENGINEERING & CONSTRUCTION	B
82	100	NV CONSTRUCT	CJ
83	109	WELTBAU CONSULT	BR
84	110	GEO ARC	IF
85	84	SPLENDID DEVELOPMENT	IS
86	159	PRO TOBY	IS
87	104	VIO - TOP	B
88	117	ARHIPLUS DESIGN	B
89	139	CONSTRUCT C.D.P.	MM
90	186	BEST PROCUREMENT	B
91	61	W.K. GROUP	SB
92	211	PRIMACONS GROUP	B
93	77	YÜKSEL PROJE ANONIM SIRKETI ANKARA	B
94	76	PLAN 31 RO	CJ
95	188	CARPAT DESIGN CONSULTING	BH
96	261	BLUE PROJECTS DESIGN	BR
97	72	BLOM INTERNATIONAL OPERATIONS	DB
98	118	GEODATA SERVICES	B



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
99	141	MOLBAK PROIECT	DB
100	91	PROCAD	TM
101	80	OPTIM ENGINEERS	B
102	147	STUDIO 10M	B
103	165	TEAM TOPOGRAFIC	BZ
104	111	THEOTOP	B
105	83	D&D EUROCOM	B
106	142	GEO-TOPO	TL
107	146	AQUA PROCIV PROIECT	CJ
108	168	CES CONSULTING SERVICES	IF
109	114	LOUIS BERGER	B
110	112	SEPTEMBRIE CONSULTING	B
111	140	TOTAL ROAD	B
112	108	SSF-RO	TM
113	64	D P CONSULT SA	CJ
114	95	ROMCAPITAL INVEST SA	B
115	153	STUDIO ART CONSTRUCT	B
116	103	KXL STUDIO	B
117	102	TEHNO-CONSULTING SOLUTION	B
118	121	TOTAL MAPINVENT	SV
119	125	ONE PROJECT & COST MANAGEMENT	IF
120	89	CONSOLIS ENGINEERING SERVICES ROMANIA	CJ

3TI PROGETTI

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
121	133	AVIZ SPRINT	B
122	96	HILL INTERNATIONAL (BUCHAREST)	B
123	242	VENTRA PROJECT MANAGEMENT	TM
124	115	CONDESIGN	SB
125	73	HM CAPITAL CONSULT	B
126	137	TESSERACT ARCHITECTURE	B
127	81	SIGM-HOME PROJECTS	IS
128	203	ARCSETT	B
129	122	RAZVAN BARSAN+PARTNERS	B
130	123	ECOAPA DESIGN	B
131	93	ARCHITECT-SERVICE	B
132	116	POPAESCU & CO	B
133	408	GRAPHEIN INTERNATIONAL	B
134	365	WAY RESEARCH	B
135	151	RHEINBRUCKE	TM
136	87	WESTFOURTH ARCHITECTURE	B
137	169	PINTILIE PARTNERS ARCHITECTURE ENGINEERING	B
138	131	CONCEPT PROJECT MANAGEMENT	B
139	105	INSTAL DATA PROIECT	CJ
140	86	ADN BIROU DE ARHITECTURA	B
141	149	VIA DESIGN	B
142	145	HEVECO	PH
143	130	VEST INSTAL	CL
144	204	ART EST CONSTRUCTION 2008	IS
145	99	RAUM	CJ
146	156	SUBCONTROL	TM
147	247	EXPERT PROJECT TEAM	IS
148	307	SAFEGE SAS NANTERRE FRANCE	B
149	256	BETA-COPS	B
150	154	IRIMAT CONS	PH
151	311	SAMI BUMBU STUDIO	B
152	200	ECO GEODRUM	B
153	106	SQUARE BIROU ARHITECTURA URBANISM	B
154	119	IMPEX ROMCATEL CERCETARE PROIECTARE	IS
155	228	K&K STUDIO DE PROIECTARE	CJ
156	177	AVENTUS DESIGN	B
157	163	COSTIN SI VLAD BIROU DE PROIECTARE	CJ



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
158	150	DANI BUILDING	B
159	461	SSR INVEST & LOGISTIC GRUP	BC
160	171	ALLIED ENGINEERS CONSULT	B
161	181	CSP PROJECT LINE	CJ
162	207	H.V.I.D. CONSULTING GROUP	B
163	231	TOPOGEOTEHNICS	VS
164	206	MEGAGIS	DB
165	196	KLAUSENBURGER INGENIEURGESELLSCHAFT	CJ
166	143	NEO STRUCTURAL ENGINEERING	B
167	260	ADP ARHITECTURA SI INGINERIE	CJ
168	299	POLARH DESIGN	B
169	209	SIGMA MOBILITY ENGINEERING	AG
170	229	NEO PLAN	SB
171	192	SDC PROIECT	CJ
172	443	ACVADESIGN	CJ
173	187	2 GMG CONSTRUCT	CJ
174	174	RUTIER-CONEX XXI	BC
175	185	YDA PROIECT CONSULTING	IS
176	148	MAESTRO PROIECT DESIGN	B
177	126	CREATIV PROIECT	NT



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
178	128	PROFESIONAL CONSTRUCT PROIECTARE	B
179	157	URBANO ARHITECT	IS
180	191	GENERAL SURVEY CORPORATION	TL
181	158	MASTERCAD TOPO	MM
182	134	IKEN CONSTRUCT MANAGEMENT	IF
183	82	INTERGROUP ENGINEERING	B
184	129	AEDILIS PROIECT	MM
185	138	GEO MYKE	IS
186	132	BAUPROJEKT	PH
187	344	D P CONS	CJ
188	183	PIRAMIDA STRUCTURAL DESIGN	CJ
189	226	CALORIA	CJ
190	161	BUILD GREEN CONSULTING	B
191	97	ATRIUM DESIGN	B
192	208	AQUA TECHNOLOGY DESIGN	B
193	272	GLOBEXTERRA	B
194	178	TQM MANAGEMENT	IS
195	282	LIKE CONSULTING	B
196	124	YARDMAN	IF
197	388	SIXENSE SOLUTIONS	B
198	219	CONCEPT STRUCTURE AGS	B
199	289	GAMA PROJECT INVESTMENT	B

CON CEPT STRUC TURE

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
200	212	SOMES-TOP-GRUP	CJ
201	304	OLT PROIECT - SLATINA	OT
202	262	DP PROIECT	CJ
203	287	ADDICTED EVOLUTION	B
204	189	GEOCON GLOBAL CONSULTING	B
205	266	DIACENTER & DESIGN	BC
206	135	ADD GLOBAL DESIGN	GL
207	217	ARHIPLUS ASSOCIATES	B
208	216	CROSS STRUCTURAL DESIGN	B
209	283	STRUCT QUALITY AND BUILDING	IF
210	477	STUDIO ALTIERI S.P.A. THIENE	B
211	144	GEOLINK	TM
212	101	KONSENT SA	IS
213	222	CREATIVE ROAD DESIGN	B
214	220	CUBE ARCHITECTURE	B
215	324	MANSART CORPORATE	MS
216	175	TOPO MINIERA	CT
217	371	ARCON PRO-DESIGN	MM
218	223	SIRIUS PROIECTARE STUDII	B
219	318	AGROIMOBILIARA	BR
220	235	EURODRUM COM	CJ
221	190	CUNDALL	B
222	249	ARHIGEST	TM
223	317	INFRA CONSULTING HUB	IF
224	357	PARCIS	B
225	180	OPTIMATIC SOLUTIONS	PH
226	274	MULTINVEST PROIECTARE	MS
227	173	GRAFIC TENDS	IF
228	384	TARA PLAN	AR
229	218	CARMEN GEOPROIECT	B
230	127	VCE VIENNA CONSULTING ENGINEERS	B
231	241	GEODETIC SYS	B
232	338	KALANS CONCEPT	IS
233	184	PIRAMID PROIECT	OT
234	195	GEO SEARCH	CJ
235	238	POPP & ASOCIATII INGINERIE GEOTEHNICA	B
236	155	CUSTOM ARCHITECTURE	B
237	90	CONSULTANTA CONSTRUCTII IORDAN	B



TOP 500

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
238	259	MAXWELL	CJ
239	248	PROMETER M & G	TM
240	380	OMIKRON KAPPA CONSULTING SA	B
241	230	STUDIO ARCA	TM
242	172	GEOTESTING C.I.	B
243	136	OOPY ARHITECTURA	B
244	437	BLUE PROJECTS MANAGEMENT	BR
245	239	LMT PROJEKTINGENIEURE SRL	CJ
246	166	BEST CONSULTING & DESIGN	B
247	164	METROPOLIS	IS
248	236	ARENACAD	MS
249	214	TOP GEOCAD	CT
250	258	DROMCONS	AR
251	267	TOPOPREST	NT
252	391	EMBRYO PROJECTS	B
253	246	ALL SEASONS DESIGN	IF
254	88	NOMPELET	VS
255	162	ZUBA ENGINEERING	TM
256	273	PRO-ACTIV CONSULTING	IS
257	390	COSMOPOLIT DESIGN	BV
258	250	DECO ARCHITECTS STUDIO	B
259	379	DAEDALUS PROIECT	SB
260	167	BKS INGENIEURE	CJ



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
261	213	WESTERN OUTDOOR	B
262	312	ARHIS DESIGN	B
263	194	MID INSTALL 2003	B
264	240	TEHNOCONSULT PROIECT	CT
265	280	KES BUSINESS	BN
266	451	INSTALTEK PROJECT	B
267	335	CASPOL-DESIGN CONCEPT	DB
268	193	AQUA PROJECT	NT
269	294	MOLDPROIECT-ASD	SV
270	197	ALMA CONSULTING	VN
271	396	CINFRA DEVELOPMENT EU	B
272	176	HELMERT	BC
273	362	ARTVIS	CJ
274	409	BRIDGE BLUE CONSULTANCY	B
275	448	GLOB CONSULT INTERNATIONAL	BV
276	170	ALLPLAN PROIECT	CT
277	423	PROCON ROADPIPE	CS
278	310	VIA PRO IT CONSULTING	BT
279	356	RONO AQUA	BH
280	243	3B CONSTRUCTION PROJECT	IS
281	389	MENTOR CONSTRUCT	CJ
282	422	ZSN CARDINAL	SM
283	254	PRO ARHITECTURA	AR

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
284	394	NBC ARHITECT	B
285	291	ARTATELIERS PROJECT	IF
286	494	WAYDESIGNSOLUTION	B
287	286	MODVEST CONSTRUCT 2000	AG
288	265	ADENBECK	CJ
289	296	VARZAN & ARHITECTII	B
290	253	IMPROVE ARCHITECTURE	B
291	333	CONSTAN CONSTRUCT	IS
292	435	EXPERT PROIECT	SJ
293	421	4B CONSULTANTA ARHITECTURA	B
294	251	EUROENGINEERING TIMISOARA	TM
295	277	PROIMPACT	IS
296	342	MASLAEV CONSULTING	B
297	279	GEOTER PROIECT	AG
298	301	ING PROIECT MANAGEMENT	B
299	182	PROGRAPHIC	B
300	224	ECOMARY	IS
301	269	RAY CONSULTING	DJ
302	263	DRUMEX	CJ
303	303	BSP ZUBER	SB
304	420	PTB-CONSULT R	SB
305	361	NOVARTIS	BH
306	255	PROIECT EXPERT CONSULT DESIGN	B
307	433	ARHISTUDIO FARCASAN	MS
308	298	PROFESSIONAL TECH CONSTRUCT DESIGN	B
309	474	COBIE PROJECT MANAGEMENT	B
310	245	MG BUILDING DESIGN	TM
311	264	AMA DESIGN	B
312	201	GRN STUDIO DESIGN	B
313	252	PROIECT CONSULTING	B
314	198	GLEEDS ROMANIA	B
315	244	BEMEL AG	CT
316	425	LARRY & CORY VERMESSUNGEN	AB
317	429	MECATRON	TM
318	346	PIPE DESIGN	B
319	275	CP MED LABORATORY	B
320	395	ARGIF PROIECT	AG
321	426	CEC SOLUTIONS	B
322	460	AMCO PROJECT&DESIGN	SV
323	373	WIRE PROJECT SOLUTIONS	B
324	340	XALLO TEHNIC	MM
325	456	CONSULTING GRUP EXPERT	BC
326	179	TRANS FORM	CJ
327	270	ANARECOM REGIOSERV	GL
328	358	TECHE CONSTRUCT SOLUTIONS	B
329	382	PROIECT CFDP	IS
330	487	CONCEPTYX ENERGY	CJ
331	205	DANINA STAR	BV



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
332	330	TOGES SERV	PH
333	225	UNITH2B	B
334	315	TRISKELE	TM
335	322	MASSTUDIO	CT
336	316	ATLAS CONSULTING & PROIECT	B
337	493	REAL TECHNIQUE PROJECT	B
338	434	TTL PLANNING	B
339	444	INNOVA INTEGRATION	B
340	339	NM CONSTRUCTION ZONE	B
341	210	V & K	CV
342	405	HMS PROIECTARE	AR
343	403	DARE INSTAL	CJ
344	500	TOTAL DESIGN ENGINEERING	B
345	290	PROIECT SA	CT
346	499	TGA ENCON	CJ
347	69	CAPITAL VISION	B
348	199	SENTIENT	B
349	234	DINENG DEV	PH
350	302	168 LAURA ATELIER DE ARHITECTURA	B
351	305	MIVA CONSTRUCT	IF
352	430	GAPA-PROJECT-PARTNERS	GL
353	374	CRISBO COMPANY	IS
354	368	AERO PROJECT	IF



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
355	412	STEREOGIS PROIECT	IF
356	227	TEHNO-EDIL AMF	B
357	329	IGLOO ASSOCIATED ARCHITECTS	B
358	323	TOTAL PROIECT	HR
359	215	ALIANA-TEAM CONSULTING	GL
360	393	LEVANT PROJECT	TM
361	281	BASELI DRUM CONSULT	CJ
362	385	B.B. & ASOCIATII DESIGN	B
363	306	ROUTTE-CONSTRUCT	BC
364	372	ADDICT ENGINEERING	B
365	404	MIROTOP SURVEY	BZ
366	406	TOPOCADLINE	B
367	300	STEEL DESIGN	BV
368	221	SERCOTRANS	HD
369	392	ARKIDAVA STUDIO	B
370	319	CENTRUL DE PROIECTARE DRUM EXPERT	AR
371	428	ALU GLASS TECHNIK	B
372	332	EX STUDIO	TM
373	402	GT ARHITECT	IS
374	364	PURAN ARCHITECTURE & DESIGN	B
375	397	PITAGORA GEO CAD	AG
376	462	HOUSE-DESIGN	HR



HOME PROJECTS

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
377	292	ACTUAL DEVELOPMENT	CT
378	359	ONE CAD STUDIO	MS
379	363	VITAL PROIECT	BC
380	328	CAD CONCEPT	TM
381	297	THADEC ENGINEERING	B
382	457	CIVIL ART PROIECT	SM
383	350	STRUCTURAL ENGINEERING AND TECHNOLOGY	B
384	348	TRIPTIC STUDIO	B
385	355	CONALID	IS
386	293	JULY EXPERT CONSULTING	VS
387	334	GETRIX SA	DJ
388	257	ATELIER VISION	CJ
389	325	SCRIPCARIU BIROU DE ARHITECTURA	CJ
390	418	MED LINE GROUP	IS
391	354	RESOURCING ENVIRONMENTAL CONSULTING	B
392	447	CDS PROJECT	DJ
393	349	SUPER ARCHITECTURE	IF
394	446	MODERN PROJECT	CJ
395	285	RIMS CO	B
396	271	BATES International	B
397	232	SOLIDIS STRUCTURI DE REZISTENTA	B
398	366	ARCHISTUDIO	HD
399	377	SEC ADINVEST	GL
400	376	ASPIRE DESIGN	SB
401	453	GEODEZIE CADASTRU MOLDOVA	BT
402	288	INFRA&CIVIL DESIGN	B
403	320	URBAN TRAFIC	B
404	309	DS BIROU DE ARHITECTURA	B
405	416	TECH IT SOLUTIONS	IF
406	473	CEHU BIG PROJECT	SJ
407	484	STARCOM EXIM	CJ
408	352	A.PLAN	SB
409	336	VECTOR ART CONSULT	B
410	399	ADI PROIECTw	MS
411	464	COPLAN-CONSULTANTI-ARHITECT-INGINIERI	B
412	485	ZAB TEN CONSULTING	PH
413	284	PROIECT AIC	SV
414	475	DP PROIECT INSTAL	IF
415	471	MIPRO CONCEPT DESIGN	CT
416	308	AMG LOREM CONSULT	GL
417	295	TEGMARK STUDIO	B
418	415	COFIDO	BH
419	370	ARCHICRAFT	B
420	367	RIA DESIGN CONSULTING	IF
421	436	NEW PROIECT CONSTRUCT	NT
422	237	SIMPA CONSULT	IS

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
423	337	ENERGOPROIECT	B
424	276	KOMORA	CL
425	414	ACTIV TOPO	AB
426	441	D & C EXPERT PROIECTARE STRUCTURI	OT
427	491	STROEHL ENGINEERING	TM
428	160	SPC ELITE CONSULTING	IS
429	360	EUROSURVEY (XPLORATE GROUP)	B
430	438	EUROLT	CJ
431	314	DINAMIC CONCEPT	SJ
432	326	DTAC DEVELOPMENT	IS
433	387	CONSTRUCT	B
434	381	DETREI ARHITECTURA	CJ
435	410	TECHMEDIA ELECTRONICS	IS
436	427	F & M PROIECT	CJ
437	440	ATELIER DE PROIECTARE BENTA	BH
438	278	ARCHDESIGN	CJ
439	469	TEGRA PLUS	CJ
440	463	PROIECT BIHOR INVEST	BH
441	369	ALLIANZ TECHNIK	IF
442	488	GEOTESTING STUDII SI INGINERIE	B
443	378	DOOI STUDIO	B
444	481	CONCEPT STUDIO	AB



ELECTROPROIECT

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
445	442	XPLORATE GROUP (TOTAL SURVEY)	B
446	498	KB PROIECTARE SI CONSULTANTA	BH
447	445	VERTICAL ARHITECTURA	B
448	458	ARC DESIGN	IS
449	411	DELTA STRUCTURE	B
450	479	IDEEA PROIECT CONSULTING	B
451	449	TOPOTECHNICS	NT
452	413	DRS ARCHITECTS	B
453	341	PROIECT	MS
454	482	TECHNO VISION CONSULTING	B
455	400	RE-ACT NOW ARCHITECTURE	B
456	419	ATELIERUL ARHITEXT	TM
457	327	DEISISDESIGN	PH
458	375	RODRAG PRO CONSTRUCT	AR
459	268	GEOCONSTRUCT	DJ
460	492	PRODECO ARHITECTURA SI INGINERIE	CJ
461	490	MASTER SOLUTIONS TEAM	IF
462	233	BELEVION IMPEX	B
463	466	HUZZO STUDIO	MS
464	478	ELEMENT DESIGN	IS
465	321	ERIGO ENGINEERING	B
466	343	ALIDO PROIECT	NT



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
467	452	VAN PROJECT & DESIGN	B
468	468	STRUCTURALIA STUDIO	MS
469	465	BRACONS PROIECT	B
470	439	SS ARCHITECTURE AND TEXTURE	B
471	353	MAG TRANZACT	BV
472	497	ACC INFRASTRUCTURE	SB
473	417	ONE DESIGN	B
474	351	CAZAN IMPEX 93	B
475	424	BIM DESIGN CONSULTING	IF
476	496	DSC WORLD	DJ
477	407	TOPGEOSYS	SV
478	480	EXMIN PROIECT	PH
479	495	SAT CONSULT	B
480	431	B.B.N. DESIGN	BV
481	467	INTERACTIVE TRANSPORT PLANNING	IF
482	345	B.C.P.C.	B
483	476	INTEGRATED ROAD SOLUTIONS	B
484	455	OTRANER	IS
485	450	TOPO SERVICE SA	HR
486	489	TAO CONCEPT DESIGN	NT
487	454	MHL PROARHIPROD	VN
488	386	TOPO H.A.N.S. IMPEX	B
489	347	EASTERN DESIGN STRUCTURI	B
490	398	GEOCAD CONSTRUCT	TR
491	459	HYDRO DESIGN & ENGINEERING	B
492	432	ASCO INSTANT RESULT	B
493	313	RD SIGN	TM
494	483	PLANIMOB CAD	CJ
495	331	LONGHERSIN	TM
496	401	CMS INTERNATIONAL INC.	B
497	472	ALMER PROIECT	DJ
498	383	NORDIC VISION	IS
499	486	ACTUAL TOP CONSULTING	B
500	470	PAVLU DESIGN CONSTRUCT	B

DENUMIRE	Cifra de afaceri totală (medie 2020-2022) - milioane Euro -	% din total
TOP 10	74	15%
TOP 25	140	28%
TOP 50	213	42%
TOP 100	293	58%
TOP 200	381	75%
TOP 300	439	87%
TOP 400	481	95%
TOP 500	507	100%

*NOTĂ: Cifrele de afaceri ale companiilor de inginerie, arhitectură și consultanță din România pot fluctua mult în funcție de momentul facturării lucrărilor. Pentru a avea o perspectivă realistă asupra activității firmelor, redacția revistei Agenda Construcțiilor efectuează clasamentul TOP 500 luând în calcul și media cifrelor de afaceri disponibile în ultimii 3 ani. Companiile aflate în insolvență sau faliment au fost excluse.
TOP 2023 A (cifra de afaceri pe anul 2022).
TOP 2023 M (medie cifre de afaceri 2020-2022).
 Data actualizării: 29 noiembrie 2023

Antreprenori și Firme de Construcții din România 2023



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
1	1	SPEDITION UMB	BC
2	3	TEHNOSTRADE	BC
3	4	SA & PE CONSTRUCT	BC
4	2	WEBUILD SPA MILANO	B
5	6	PORR CONSTRUCT	B
6	7	CONSTRUCTII ERBASU SA	B
7	5	STRABAG	B
8	16	ALSIM ALARKO	B
9	23	SAIPEM ROMANIA	B
10	13	CON-A OPERATIONS	SB
11	8	FCC CONSTRUCCION SA	B
12	9	BOGART	B
13	12	ARCADA COMPANY SA	GL
14	17	CONCELEX	B
15	19	ELECTROGRUP SA	CJ
16	10	ROMINSERV	B
17	26	P.A.B. ROMANIA	AR
18	11	AKTOR SA	B
19	24	BTDCONSTRUCT & AMBIENT	B
20	18	ELECTROMONTAJ SA	B
21	20	A R L CLUJ SA	CJ



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
22	39	SSAB AG	BC
23	21	IMSAT SA	B
24	27	NESS PROIECT EUROPE	PH
25	15	TANCRAD	GL
26	22	CIS GAZ SA	MS
27	33	ELSACO ELECTRONIC	BT
28	25	TIAB SA	B
29	28	DANLIN XXL	NT
30	42	WINCON	CJ
31	32	SAGEX CONSTRUCT	B
32	54	PRIME KAPITAL DEVELOPMENT	B
33	29	ANTREPRIZA CDA NEAMT	NT
34	30	ACVATOT	B
35	55	AUTOTEHNOROM	SV
36	171	NUROL INSAAT VE TICARET	B
37	78	UBITECH CONSTRUCTII	B
38	34	BUILD CORP	IS
39	57	FRASINUL	BN
40	37	CONCRET CONSTRUCT A.G.	SV
41	56	MITHRAS BUILD	NT
42	113	SIMION TEHNOCONSTRUCT	BT
43	81	IBB-HIB ROMANIA	IF
44	148	VAN OORD	CT



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
45	51	CORNELL'S FLOOR	BT
46	45	OYL COMPANY HOLDING AG	IL
47	66	ITINERA SA TORTONA SUC. BUCURESTI	B
48	36	GEIGER TRANSILVANIA	MS
49	52	ACI CLUJ SA	CJ
50	76	DRUM CONCEPT	B
51	53	VIAROM CONSTRUCT	B
52	14	CON-A	SB
53	49	DAS	IS
54	41	CONEST SA	IS
55	63	MAVGO HOLDING	BC
56	74	GENERAL TRUST ARGES	AG
57	38	ENERGOBIT SA	CJ
58	59	MARISTAR COM	B
59	75	CITADINA 98 SA	GL
60	72	M.I.S-GRUP	BN
61	44	MAURER IMOBILIARE SA	BV
62	85	CONI	PH
63	61	ENERGOMONTAJ SA	B
64	46	DRUM ASFALT	BH
65	47	TERRA GAZ CONSTRUCT	IF
66	48	DIMEX-2000 COMPANY	BN
67	43	KESZ CONSTRUCTII ROMANIA	CJ
68	65	FRIGOTEHNICA SA	B
69	84	INOVECO	IF
70	67	FAPACO	B
71	79	ROMCONSTRUCT A G	BZ
72	89	AVRIL	SJ
73	69	CEZARA IDEAL CONSTRUCT	B
74	138	ERBASU TOTAL CONSTRUCT SA	B
75	118	HIGH CONSTRUCTION	IF



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
76	111	YZA MAR BLOKHIM	GR
77	134	R.C.T.I. COMPANY	BV
78	64	DOMARCONS	DJ
79	92	INTERTRADE GROUP LTD	BC
80	88	DESA ENGINEERING CONSTRUCTION	IF
81	106	ICCO FACILITY MANAGEMENT	BV
82	91	CML.RO	BN
83	99	ASA CONS ROMANIA	CJ
84	70	DIFERIT	CJ
85	119	SOMET SA	B
86	154	IGNA CONSTRUCT	BH
87	116	BAWI CONSTRUCTION	B
88	77	E.M. PRIME CONSTRUCT	B
89	100	MELSAM CONSTRUCTION	B
90	155	TERRATEST GEOTEHNIC SA	B
91	97	AUTOPRIMA SERV	CT
92	35	BAUPARTNER CONSTRUCT	PH
93	93	LEMACONS	GL
94	96	SICOR	B
95	82	CONFRA SILVAS	GR
96	73	CONIM PARTNERS	AG



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
97	62	S. FISE "ELECTRICA SERV"	B
98	107	TRACON	BR
99	169	CAMPIS	CL
100	95	PANADRIA	OT
101	87	URBAN INVEST	BV
102	104	ZUBLIN ROMANIA	B
103	80	TARR CONST	SM
104	373	STUDIUM GREEN	CJ
105	156	SOCOT SA	MS
106	105	DAROCONSTRUCT	IS
107	128	ROMCO SYSTEM	B
108	284	OCSA CONSTRUCTII SI INFRASTRUCTURA	B
109	60	JACOB GARDENS	B
110	121	CONBAC SA	BC
111	135	DACIA ASPHALT	BN
112	86	GLOBAL VISION PROJECT DEVELOPMENT	B
113	130	PEDRO COMPANY CONSTRUCTEXIM	B
114	112	WILLY NAESSENS ROMANIA	CJ
115	120	DRUPO	HD
116	206	AVI PROD GRUP	B
117	190	ARGENTA	CT
118	207	RC BETON BAU	IS
119	188	GENERAL ME.EL ELECTRIC	PH



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
120	222	GRUP PRIMACONS	OT
121	58	HABAU	PH
122	243	BAYER STRADA	HR
123	198	ELEKTRA INVEST	B
124	140	EKY-SAM	IS
125	90	CONEXTRUST SA	BC
126	149	AEDIFICIUM PROJEKTENTWICKLUNG	CJ
127	175	COSTA V.O.C. IMPEX	BH
128	162	"VALDEK IMPEX"	CV
129	160	EUSKADI	TM
130	454	ADMI CONSTRUCT	GR
131	212	CONCIVIA SA	BR
132	216	COMPLEX DELTA	TL
133	197	AQUA SERV	CJ
134	147	STRABENBAU LOGISTIC	PH
135	126	LOIAL IMPEX	SV
136	166	RONI CIVIL INTERROUTE	PH
137	183	CORAL	TL
138	199	HIDRO SALT B-92	B
139	124	NOMIS 2003	GL
140	146	DRUM CONSTRUCT	SJ
141	226	FLODOR TRANSCOM	BH
142	145	PETCU CONSTRUCT	B
143	184	IGNA INSTAL	B
144	129	DIMAR	B
145	374	SOLID HOUSE	CT
146	144	CRIOMECC SA	GL
147	127	TAMO SPACE A.G.	TM
148	163	FLEXIK AUTOMATION	TM
149	248	MAURER IMOBILIARE MURES SA	MS
150	71	TAMO-KO DEVELOPMENT	TM
151	167	EREN CONS	BV
152	40	SYNERGY CONSTRUCT	B
153	102	CONSAL TRADE	GR
154	332	S E CO L ROMANIA	B
155	122	SYLC CON TRANS	AR
156	152	WAGRAMEX TERMO 2000	OT
157	151	BOGART STEEL	B
158	200	EUROPAN PROD SA	AG



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
159	108	DEROM TOTAL	PH
160	158	TROIA PREMIUM CONSTRUCT	B
161	228	TOTAL NSA AG CONSTRUCT	SB
162	242	TAFFO	MM
163	31	INSPET SA	PH
164	123	TEHNOCLIMA GENERAL CONTRACTOR	B
165	387	DRUPO GRUP	B
166	186	NORD CONFOREST SA	CJ
167	142	EURAS	SM
168	83	OPUS LAND RESIDENTIAL DEVELOPMENT	IF
169	223	CONSTRUCTIM SA	TM
170	132	MTD SIMPLU CONSTRUCT	OT
171	131	TCI CONTRACTOR GENERAL SA	CJ
172	177	HIGH-TECH CLIMA SA	IF
173	150	CONDOR PADURARU	OT
174	215	HEXAGON STRUCTURES	CJ
175	304	WERNETTO	HR
176	109	COMPANIA DE CONSTRUCTII REZIDENTIALE AG	BH
177	117	TESARO KIT CONSTRUCT	B
178	208	CONBETA	VN
179	193	CONSTRUCT RO.OR	TM



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
180	180	HIDRO TOP CONSTRUCT	B
181	396	GRAND IMOB KRISTAL	VN
182	196	CONREC SA	BT
183	266	AWE INFRA	CJ
184	391	MAURER IMOBILIARE CONSTANTA SA	CT
185	194	ADRILEX IMP.EXP.	DJ
186	470	ASTORIUM CONSTRUCT INVESTMENT	B
187	164	DUMEXIM	BH
188	143	INDUSTRIAL MONTAJ SA	PH
189	115	ING SERVICE	HR
190	159	DRUMURI BIHOR SA	BH
191	192	CONCAS SA	BZ
192	173	TRUSTUL DE CONSTRUCTII DROBETA SA	MH
193	482	PEKA BAU 2000	MS
194	232	SBR SOLETANCHE BACHY FUNDATII	B
195	370	ABED NEGO COM	BH
196	187	ERBASU EDIL CONSTRUCT SA	B
197	275	GENERAL CONCRETE CERNAVODA	CT
198	153	KASPER DEVELOPMENT KDC	BV
199	139	ASFALT DOBROGEA	CT
200	103	BIT INVEST	DB
201	324	GEIGER PROIECTE CONSTRUCTII	MS
202	329	SMART EST PROIECT	VN



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
203	355	DEIFCO	CJ
204	168	DAF TRANS 2000	CT
205	179	IASICON SA	IS
206	347	LOGSTOR	B
207	189	STEF-INVEST	IS
208	114	ALPHA CONSTRUCT SISTEM SA	MH
209	185	ACOMIN SA	HD
210	393	CONLAN	SB
211	400	UTI CONSTRUCTION AND FACILITY MANAGEMENT	B
212	137	ANTREPRIZA MONTAJ INSTALATII SA	MM
213	161	BUILD CORP DEVELOPMENT	IS
214	234	PRO CONECT	CJ
215	296	C.C.C. KRONSTADT	BV
216	101	GENERAL CONSTRUCT	SV
217	251	LAURENTIU H	SM
218	380	SIFEE ACTION	SB
219	204	ENERGOMONTAJ GRUP	AG
220	280	VALORIS	VL
221	406	ATOPUM INVEST	B
222	321	CHIRULLI ANDREA SUC. ULMI	DB
223	245	PRODEXIMP	SM
224	493	B&B RESIDENCE	DJ
225	176	MEGA EDIL	BZ
226	258	CONSSTAR CONSTRUCT	B
227	165	VIACONS RUTIER	VS
228	250	MASTER BUILD	B
229	219	ECO TERM	IL
230	141	YDAIL CONSTRUCT	GJ
231	314	B_MASIV	SJ
232	172	ACMS GENERAL CONTRACTOR	B
233	182	ROUTE CENTER CONSTRUCT	MH
234	203	IMSAT SERVICE CLUJ SA	CJ
235	247	CVS CONSTRUCT	TM
236	256	EURO BUILDING	BR
237	271	FAR FOUNDATION	BN
238	267	INSIGRA	BV
239	311	ICCO INSTAL	BV
240	286	MULTICONSULT ADVENTURE	B
241	174	KIRLIC GROUP	IF



TOP 500

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
242	292	DSE CONSULTING	IF
243	315	TELLUS INVEST	CJ
244	307	CONTRANSKOM CONSTRUCTII BENTA	MS
245	213	FIALD IMOBILIARE	BC
246	312	RAP DEVELOPMENT	BV
247	205	AQUILA CONSTRUCT	PH
248	288	MBS GROUP	CJ
249	451	ALLIANCE PROPERTIES	B
250	202	AGASI	TM
251	293	INSTAL EXPERT	CJ
252	302	CONSTRUROM SA	MM
253	249	TERRA BUILDING	SB
254	442	RO CONSTRUCT CENTER	OT
255	221	PRAGOSA ROMANIA	PH
256	456	KATAR CONNEG	VS
257	330	RETTTER PROJECTMANAGEMENT	SB
258	333	PRO HART GROUP	SB
259	214	ASTOR COM	MS
260	318	COLEN IMPEX	PH
261	244	ADURO SRL	B
262	50	IRIGC	B
263	255	STRADE BAUUNTERNEHMUNG	DJ
264	238	INDEMANAREA PRODCOM	BN
265	253	NYK CONSTRUCTII-DEMOLARI	B



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
266	342	MOTRIS COMPANY	BC
267	294	DUAL GENERAL CONSTRUCT	B
268	263	RECON SA	DJ
269	377	INSTGAZ	MS
270	334	EDIL - BAUSTEEL	MM
271	231	DRUMURI JUDETENE CONSTANTA SA	CT
272	201	SAMUS TEC SA	CJ
273	239	BRENNEKA INSTALL	BC
274	268	MEVA CONCEPT	B
275	191	DRUMURI ORASENESTI SA	BH
276	392	FREYROM SA	B
277	276	CAST	PH
278	365	SGM CONTRACTOR	GL
279	301	AVI COMPACT	B
280	421	ASCONTI VFT	IF
281	305	CONSAL EDILITARE	B
282	178	AFCON ELECTRA ROMANIA SA	B
283	357	CONRAD CONSINSTAL	B
284	240	AVITECH CO.	IF
285	471	BETA RESIDENCE	SM
286	354	ASFAMIXT	BH
287	295	H.I.T & COLD INSTAL	B
288	209	SIMETRIC BUILD	B



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
289	346	SAFESTEEL	SV
290	483	DIFERIT AG	CJ
291	309	BAU STARK	IF
292	254	CONFORT URBAN	CT
293	224	VISIO CONSTRUCTION WORKS	B
294	283	TELECERNA	HD
295	287	A.F. CONSULTING	B
296	440	VALNEL CONSTRUCT	HD
297	181	PALEX CONSTRUCTII INSTALATII	B
298	272	GEIGER BRASOV	BV
299	322	CRISTILORY PROD	VN
300	432	HOLTEX GRUP INVEST	SM
301	351	SWIETELSKY CONSTRUCTII FERROVIARE	IF
302	336	ELECTROCONS GROUP PROIECT INTL	IF
303	323	WOMA ECOSERV CONSTRUCT	PH
304	348	CON-A MEP	SB
305	277	ELECTROECHIPAMENT INDUSTRIAL	CS
306	359	BS RECYCLING	CJ
307	368	TECNOSCAVI	IF
308	308	EDILDANCONSTRUCT	VN
309	157	CONARG AG	AG
310	290	ELECTROPRECIZIA A.G.	BV
311	274	BK TECHNIK	B
312	475	ERP MANAGEMENT CONSTRUCT AG	B
313	297	CTT CONSTRUCTII SAFE	NT
314	408	GENESIS DEVELOPMENT SA	B
315	320	RAMALI CONSTRUCT	CT
316	341	TUBULAR TEHNO SISTEM	TM
317	281	INTENS PREST	AG
318	110	CONSOLA GRUP CONSTRUCT	B
319	395	MAGNUM CONCRETE STRUCTURE	B
320	360	ROM SERVICE CONSTRUCT	B
321	252	VIADUCT	HR
322	261	VESTA INVESTMENT	IF
323	285	AMICII BUILDING	BN
324	491	KREEISSTAD CONSTRUCTION	B
325	338	GENDAV	GL
326	211	TEHNO DOMUS	AR
327	220	CONSTRUCTII BIHOR SA	BH
328	385	DRUMURI SI PODURI COVASNA SA	CV
329	316	EURO STRADA	BV



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
330	317	PRENIS	AB
331	303	S.U.C.T. SA	SV
332	125	SKANSKA CONSTRUCTION ROMANIA	B
333	68	IMPRESA PIZZAROTTI & C SPA	CJ
334	289	INTECO HOLDING	AR
335	298	AXA TRANS CONSTRUCT	B
336	416	ALEXCOR TRADING	B
337	306	LAMP P BUILDING PROJECT	B
338	349	CONS ELECTRIFICAREA INSTAL	TM
339	427	NEW RPC 321	PH
340	313	LINCOLN PLUS	AB
341	497	WEISENBURGER REAL ESTATE ROMANIA	B
342	260	REINVENT ENERGY	B
343	235	OPREA EDILCONSTRUCT	B
344	350	LESCACI COM	SM
345	264	TEST PRIMA	SV
346	465	PROCONS GROUP	BH
347	337	STAR TRADING IMPEX	AG
348	436	CARMIN POPSTAR PROD	B
349	136	SELINA	BH
350	420	HAM TEHNIC	B
351	381	MONTAJ CARPATI SA	PH
352	398	MEDO COMPANY	IS
353	262	MOLDOCOR SA	NT



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
354	394	TOBIMAR CONSTRUCT	AB
355	372	ROMTIM INSTAL	TM
356	279	MECON IASI	IS
357	407	QUANTUM CONSTRUCT	GL
358	335	ERIN	PH
359	241	TEOVAL & CO.	IS
360	300	EN ELECTRIC PROIECT OFFICE	B
361	310	INVEST GENERAL CONSTRUCT	GR
362	430	IMSAT-CUADRIPOL SA	BV
363	478	ARCIF AG	GL
364	265	MARI- VILA COM	B
365	331	DATA COR	BN
366	480	MANTOR E2K	IF
367	438	CRISTITA	TR
368	344	CITADIN SA	IS
369	133	CONCELEX ENGINEERING	B
370	445	GOTT STRASSE	BV
371	170	BERTONI CONSTRUCT	IF
372	233	AEDIFICIA CARPATI SA	B
373	431	KEYBOARD	BZ
374	291	RAJDP VALCEA RA	VL
375	485	GREEN LINE CONSTRUCT	B
376	246	ELECTROCENTER DUE	MM



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
377	375	CON BUCOVINA SA	SV
378	453	PRIMA CONSTRUCT	IS
379	217	RADICAL INSTAL SOLUTIONS	B
380	469	OPUS LAND DEVELOPMENT SA	IF
381	379	DAMINA SOLUTIONS	B
382	444	ELECTRO GRUP	SJ
383	463	LSD GENERAL CONTRACTOR	IF
384	259	CONREP SA	MM
385	399	CLIMATICO LINE	B
386	98	IMMO LODGIA	BV
387	269	DRUMURI MUNICIPALE TIMISOARA SA	TM
388	325	IMOBILIARE SOLUTIONS GROUP	B
389	257	ELMAROM GRUP	B
390	490	GIROSIL MASTER CONSTRUCT	BV
391	403	DRUMSERV SA	MS
392	356	RECOM SID SA	HD
393	352	TRANSILVANIA CONSTRUCTII INFRASTRUCTURE	CJ
394	237	MULTIPLAND	HR
395	218	S.C.A.D.T. SA	OT
396	404	NEXT MAINTENANCE	DJ
397	227	ISARAN	BV
398	437	DRAFT CONSTRUCT	CT
399	236	ERPIA SA	DJ
400	210	RAHMANINOV RESIDENCE	B
401	384	PROIECT INVEST	SM
402	424	DACIA FABER	CJ
403	414	STRABAG AG AUSTRIA	B
404	278	SUPER CONSTRUCT	TM
405	422	ANCONI M & E GROUP	B
406	462	ANDAC URBAN CONSTRUCT	IF
407	230	BIG CONF	BT
408	364	TEHNO FLUID SOLUTIONS	AG
409	467	COSMOPOLIT GENERAL CONSTRUCT	BV
410	479	KENT YAPI EUROPE	B
411	369	MOVI CONSTRUCT	B
412	418	CLIMA THERM CENTER	IS
413	386	VECTRUM SOLUTIONS	AG
414	327	A.M.E. RO	IF
415	473	SANTIA PARTNER CONSTRUCT	PH
416	472	NELLO CONSTRUCT	CJ
417	486	AXA ENGINEERING CONSTRUCTION	IF
418	402	PET COMMUNICATIONS	CT
419	441	AMAHOUSE	AR
420	376	PROBICONS	MS
421	492	3DBAU	MH
422	195	GRUP ENERGOINSTAL SA	CJ
423	464	EKY ROUTE	IS
424	378	CASREP	IS

TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
425	411	DACLIM HVAC	B
426	476	TRANSILVANIA GRAND CONSTRUCT	BN
427	362	TVI CONSTRUCT	IS
428	345	DRUMURI-PODURI MARAMURES SA	MM
429	409	ESTA CONSTRUCTION L.L.C.	B
430	383	ATHENAEUM CONSTRUCT SA	B
431	401	MICATIS PROD	BR
432	388	ELMONT CONSTRUCT	CT
433	439	RAP INSTAL	BV
434	328	LUCRARI DRUMURI SI PODURI SA VASLUI	VS
435	282	OLD & NEW CONSTRUCT	OT
436	452	GIRONAP PROD SA	BC
437	423	CORAL CONSTRUCT	B
438	326	ELECTROCONSTRUCTIA ELECON SA	BV
439	389	CHROM CONSTRUCTII CIVILE SI EDILITARE	BH
440	339	FLORCONSTRUCT	SV
441	447	TREDECO HOLDING	AR
442	397	PETRO GRUP	IS
443	405	SER-CON CONSTRUCTII	B
444	225	MAX BOEGL ROMANIA	B
445	366	F HAUS	SM
446	361	G.M.CONSTRUZIONI	VN
447	466	ANTREPRIZA DE CONSTRUCTII CAI FERATE SA	IF



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
448	429	BAUMEISTER	CV
449	270	CONSTRUCTII CONICO	CV
450	446	MULTIPROD ENERGO	BZ
451	382	ZEUS SA	AG
452	299	METAL HAMMER BAU	BV
453	489	OMEGA STAR SISTEMS	B
454	488	GLOBAL INDUSTRIAL	BH
455	340	MONO CONSTRUCTII	CJ
456	461	ABC-CON-INTERNATIONAL	BT
457	367	ROMOIL 2003	BZ
458	474	RAD PANORAMA CONSTRUCT	DB
459	428	ENVIRO CONSTRUCT	IS
460	435	LEU AQUACULTURA	BZ
461	425	STEF EDIL CDP	NT
462	499	BIO GREEN HOUSE	CJ
463	419	TRAUST	CJ
464	229	ROHRER SERVICII INDUSTRIALE	B
465	450	ENERGOCONSTRUCT	VS
466	459	CAPITAL INVEST	BC
467	443	BERDIA	HR
468	426	INVEST SERVICII COMERCIALE	CJ
469	484	INLAND PROPERTY	TM
470	495	PROINVEST CONSTRUCTION	IS



TOP 2023 A	TOP 2023 M	COMPANIE	JUD.
471	498	BAICULESCU CONSTRUCT	B
472	494	SINOHYDRO CORPORATION	B
473	363	ATHOS COM	SJ
474	412	CENTRAL SERVICE INSTAL	B
475	458	CMA CONSTRUCT DEVELOPMENT	B
476	410	UNITIP GLOBAL	B
477	343	CAZICOM	VL
478	455	METALPROD WEST	HD
479	371	CONSTRUCTII MONTAJ AG	SV
480	457	TRANSNIC SUD CONSTRUCTII	BZ
481	468	ARDELEAN COMPANY NORD VEST	MM
482	500	SOPHIA BUSINESS CAPITAL	CJ
483	413	EGNATIA ROM	B
484	460	GAFCO CONSTRUCT	BT
485	415	ARGIF SA	AG
486	481	CONSTRUCTII COMERT "ILCOM"	CV
487	94	IMPRESA PIZZAROTTI & C & POMPONIO	CJ
488	319	ELECTROVALCEA	VL
489	273	LSG BUILDING SOLUTIONS	B
490	477	GENERAL INTERFINISH	B
491	448	AG STEEL BUILDING & CLADDING	IS
492	353	SAGA INFRASTRUCTURA	CL
493	487	COMPACO ART CONSTRUCT	B
494	433	GP SAGEATA PROD	BH
495	449	TERMOPRO EDIL	BH
496	358	CAMPEADOR	BN
497	390	NEOTRONIX	B
498	417	BRITT STRUCTURES CONTRACTOR	PH
499	434	LANDMANIA	MS
500	496	ARTHA STRUCTURE AG	B

DENUMIRE	Cifra de afaceri totală (medie 2020-2022) - milioane Euro -	% din total
TOP 10	1853	13%
TOP 25	2924	21%
TOP 50	4025	29%
TOP 100	5464	39%
TOP 200	7228	52%
TOP 300	8379	60%
TOP 400	9232	67%
TOP 500	9792	71%
TOP 2000	13392	97%
TOP 100 insolventa	475	3%
TOP 2100	13867	100%

***NOTĂ:** Cifrele de afaceri ale companiilor specializate în antreprenariat și execuție pot fluctua mult în funcție de momentul facturării lucrărilor. Pentru a avea o perspectivă realistă asupra activității firmelor, redacția revistei Agenda Construcțiilor efectuează clasamentul TOP 500 luând în calcul și media cifrelor de afaceri disponibile în ultimii 3 ani.

TOP 2023 A (cifra de afaceri pe anul 2022).

TOP 2023 M (medie cifre de afaceri 2020-2022).

TOP 500 editat/publicat de revista Agenda Construcțiilor & Fereastra este un clasament aflat în actualizare continuă cu noile date disponibile referitoare la situația companiilor. Firmele nou anunțate în insolvență, suspendate sau în faliment sunt înlocuite periodic.

Actualizat la data de 16 ianuarie 2024.



Antreprenori și Firme de Construcții și Instalații
Grupajul include companii din TOP 500, clasament publicat continuu în Agenda Construcțiilor. Firmele sunt specializate în antreprenariat general și execuție de construcții și instalații.



Str. Dinu Vintilă nr. 11,
021101 - Sector 2, București
Tel.: 021-252.08.60; Fax: 021-252.09.34
E-mail: contact@acvatot.ro
www.acvatot.ro

Lucrări de alimentare cu apă, gaze naturale, canalizare, termice pentru clienți publici și privați, execuții drumuri locale și județene, drumuri/parcări în incinta complexurilor rezidențiale și comerciale.



BAUPARTNER CONSTRUCT SRL

Str. Bruxelles 877A,
107025 - Ariceștii Rahtivani, Jud. Prahova
Tel.: +40244.406.751; Fax: +40244.406.752
E: office@baupartnerconstruct.ro
www.baupartnerconstruct.ro

Antreprenariat în infrastructură, structură prefabricată, anvelopări clădire, lucrări de finisare, instalații sanitare, instalații HVAC, instalații de stingere a incendiilor, instalații electrice, lucrări exterioare.



BOG'ART SRL

Strada Ion Brezoianu nr. 27
010131 - București, Sector 1
Tel.: +4021/310.32.38; Fax: +4021/310.32.83
E-mail: office@bogart.ro
www.bogart.ro

Antreprenariat general în construcții; management de proiect, consultanță; arhitectură și design; producție oțel-beton; fațade de aluminiu și sticlă; instalații; finisaje și amenajări interioare.



Str. Aeroportului nr. 120-130
013594 - Sector 1, București
Telefon: 021/318.54.89
Fax: 021/490.40.96
E-mail: office@concelex.ro
www.concelex.ro

Servicii integrate în domeniul construcțiilor.



Str. Dobrogei nr. 4
550057 - Sibiu, Jud. Sibiu
Tel.: 0369 446 596
E-mail: office@conlangrup.ro
www.conlangrup.ro

Servicii de antrepriză generală pentru o gamă complexă de construcții: civile, industriale, publice, rezidențiale, hale de depozitare, platforme etc.



CONSTRUCȚII ERBAȘU SA

Str. Nicolae G. Caramfil nr. 72, Bloc XXIIA,
014146 - Sector 1, București
Tel./Fax: 021/232.35.45
E-mail: secretariat@erbasu.ro
www.erbasu.ro

Lucrări de construcții civile, industriale, de infrastructură și edilitare.



DAS ENGINEERING GRUP SRL

Calea Turzii nr. 111C
400501 - Cluj-Napoca, Jud. Cluj
Tel.: 0264/460.069; 0372/710.185
Mobil: 0729-156.470
E-mail: office@grupdas.ro
www.grupdas.ro

Companie specializată în proiectarea și execuția de lucrări de instalații electrice, sanitare, termice și de climatizare.



EREN CONS SRL

Str. Carpaților nr. 60
Parcul Industrial Metrom
500269 - Brașov, Jud. Brașov
Mobil: 0755-017.272
E-mail: erengrup@eren.ro
www.eren.ro

Antrepriză generală pentru proiecte industriale.



GT GROUND ENGINEERING & CONSTRUCTION SERVICES SRL

Str. Nisipari nr. 16
014125 - București, Sector 1
Tel.: 0374-989.047
E-mail: info@gtengineering.ro
www.gtengineering.ro

Inginerie geotehnică și construcții, cu expertiză în fundații speciale și îmbunătățirea terenurilor.



HAM GROUP

Str. Anton Pann nr. 8-10
030796 - București, Sector 3
Tel.: 021 746 00 15, 0754 072 468
E-mail: office@hamgroup.ro
www.hamgroup.ro

Consultanță, proiectare, execuție și mentenanță pentru o gamă extinsă de instalații: HVAC, producerea de energie regenerabilă, sanitare, electrice, de stingere a incendiilor.



LEMACONS SRL

Str. Cardas Agricola Nr.1-3,
800198 - Galați, Jud. Galați
Tel.: 0336/401.564
Mobil: 0725-116.962
E-mail: office@lemacons.ro
www.lemacons.ro

Construcții drumuri, poduri și autostrăzi, lucrări de canalizare și alimentare cu apă, construcții rezidențiale și nerezidențiale, lucrări hidrotehnice.



MITHRAS BUILD

Str. Ștefan cel Mare, Bl. M10,
611040 - Roman, Jud. Neamț
Tel.: 0784.212.198; 0722.711.943
E-mail: office@mithrasbuild.ro
www.mithrasbuild.ro



Specialiști în reciclare la rece,
stabilizare a balastului și a
pământului.
Lucrări de infrastructură și
terasamente, construcții industriale.



NESS PROIECT EUROPE

Str. Conului nr. 9, clădirea C9
100213 - Ploiești, Jud. Prahova
Tel.: 0344-403.299
E-mail: office@nessproject.eu
www.nessproject.eu



Antreprenor general specializat
în execuția de construcții civile &
industriale, lucrări de infrastructură
și rețele edilitare, parcuri
fotovoltaice.



PORR CONSTRUCT SRL

B-dul Dimitrie Pompeiu nr. 5-7
Clădirea Metroffice (PORR), et 3
020335 - Sector 2, București
Tel.: 021-312.65.00; Fax: 021-312.65.01
E-mail: construct@porr.ro
www.porr.ro



Construcții subterane și la nivelul
terenului, construcții civile și
industriale.



ROM SERVICE CONSTRUCT SRL

Str. Crusovat nr. 3
012575 - București, Sector 1
Tel.: 021/667.72.63
Mobil: (004) 0723-242-836
e-mail: contact@rsconstruct.ro
www.rsconstruct.ro



Antrepriză construcții civile și
industriale, edilitare, instalații,
drumuri și poduri, consultanță,
închirieri utilaje, suprafețe vitrate.



**SBR SOLETANCHE BACHY
FUNDAȚII SRL**

Str. Roma nr. 54-56
011775 - București, Sector 1
Tel.: 031-102.37.01
e-mail: sbr@sbr.ro



Soluții geotehnice complexe:
fundații speciale, îmbunătățirea
terenului de fundare, structuri de
sprijin, consolidări, etanșări.
Consultanță, Proiectare, Execuție.



SSAB AG SA

Str. Republicii nr. 159
600304 - Bacău, Jud. Bacău
Tel.: +40 234 581 249
E-mail: office@ssabag.ro
www.ssabag.ro



Antrepriză generală | Proiectare și
execuție de construcții și confecții
metalice | Producție prefabricate din
beton.



STRABAG SRL

Calea 13 Septembrie nr. 90,
JW Marriott Grand Offices
050726 - București, Sector 5
Tel.: 021/403.43.87; Fax: 021/316.97.39
E-mail: office.ro@strabag.com
www.strabag.com



Concern European în domeniul
tehnologiilor de construcții, lider în
inovație, cu accent în România în
sectoarele de construcții infrastructură
de transport, construcții civile și
construcții de mediu.



TCI CONTRACTOR GENERAL SA

Str. Alexandru Vaida-Voevod nr. 2
400592, Cluj-Napoca, Jud. Cluj
Tel.: 0264.419.313; Fax: 0264.419.296
e-mail: contact@tcicluj.ro
www.tcicluj.ro



Construcții civile, industriale,
instalații edilitare, reparații,
restaurări, producție industrială,
consultanță de specialitate,
închiriere utilaje și spații de birouri.



TERRA GAZ CONSTRUCT

Str. Ion Mihalache nr. 3
075100 - Otopeni, Jud. Ilfov
Tel.: 031/71.71.711; 021/599.2005
Fax: 031/71.71.715
E-mail: office@terragaz.ro
www.terragaz.ro



Construcții civile și industriale,
lucrări de finisaje interioare și
exterioroare, confecții metalice,
lucrări edilitare și de infrastructură.



TIAB SA

Str. Pictor Arthur Verona nr. 17,
010312 - București, Sector 1
Tel.: (+40 21) 302 12 30
Fax: (+40 21) 302 12 31
E-mail: office@tiab.ro www.tiab.ro



Parte a grupului VINCI Energies,
TIAB este integrator de sisteme și
soluții tehnice în domeniul
instalațiilor electrice, HVAC, sanitare
și al automatizărilor pentru industrie,
infrastructură și sector terțiar.



UBITECH CONSTRUCȚII

Splaiul Unirii nr. 165, TN Offices 2, et. 8
030133 - București, Sector 3
Tel.: 0374.063.488
Fax: 0374.090.914
E-mail: office@ubitechag.ro
www.ubitech.ro



Servicii complete în domeniul
construcțiilor: proiectare, execuție,
management de proiect.

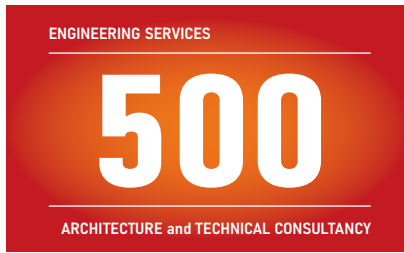


VIAROM CONSTRUCT SRL

Intrarea Glucozei nr. 37-39
023828 - București, Sector 2
Tel.: 021/242.06.89
Fax: 021/242.06.90
e-mail: office@viarom.ro
www.viarom.ro



Antrepriză generală | Infrastructură
rutieră | Producție mixturi asfaltice,
emulsii bituminoase și beton.



**Arhitectură și Proiectare,
Inginerie și Consultanță Tehnică**

Grupajul reunește companii și organizații active pe piața serviciilor de arhitectură, planificare urbană, proiectare, inginerie, management de proiect și consultanță tehnică. Sunt incluse și firme specializate în proiectare geotehnică, măsurători topografice, scanare 3D etc.



Str. Constantin Radulescu-Motru nr. 23
040361 - București, Sector 4
Mobil: +39 333 532 5138
Mobil: +39 380 219 8853
E-mail: info@3tiprogetti.it
www.3tiprogetti.it



Proiectare, management de proiect și construcție a infrastructurilor de transport și sociale.



B-dul Iuliu Maniu 6Q, Clădirea The Light
061344 - București, Sector 6
Tel.: (+40) 728 181 231; Fax: (+40) 318 176 140
E-mail: office@aduro.ro
www.aduro.ro



Servicii de proiectare, inginerie și execuție pentru o gamă extinsă de lucrări de infrastructură rutieră și de transport, aeroportuară cât și de construcții civile și industriale. Dirigenție de șantier, management de contract, consultanță de specialitate.



Str. Colinei nr. 2,
VIA Office - sc. 2, et. 3, birou 8
400520 - Cluj-Napoca, Jud. Cluj
Tel.: 0371 495 806
Fax: 0372 878 982
E-mail: info@aedificium.ro
www.aedificium.ro



Servicii complete de proiectare, consultanță și antrepriză generală în domeniul construcțiilor.



Str. 1 Mai nr. 25
430331 - Baia Mare, Jud. Maramureș
Tel./Fax: 0362/404.917
E-mail: office@aedisproiect.ro
www.aedisproiect.ro



Servicii integrate de consultanță și proiectare de arhitectură, structură, instalații, drumuri și poduri, amenajări exterioare și interioare, urbanism, topografie/cadastru.



Str. Teheran nr. 2, Etaj 3-4
011932 - București, Sector 1
Tel./Fax.: 021/224.12.88
E-mail: office@alliedengineers.ro
www.alliedengineers.ro



Servicii complete de proiectare, consultanță și inginerie în construcții, studii de fezabilitate, design management.



Str. Ion Brezoianu nr. 23-25, Corp B, etaj 2
010131 - București, Sector 1
Tel.: +4021 310 46 14
Fax: +4021 310 46 24
E-mail: office@arcadiaeng.com
www.arcadiaeng.com



Gamă completă de proiectare, arhitectură și inginerie.



Str. Zambilelor nr. 6
023783 - București, Sector 2
Tel.: 021/242.67.98
Fax: 021/210.90.08
E-mail: office@baicons.ro
www.baicons.ro



Servicii de proiectare și consultanță tehnică, supervizare a proiectării și execuției de lucrări de infrastructură, studii de fezabilitate.



Str. Mihail Eminescu nr. 108-112,
Eminescu Offices, etaj 1,
020082 - București, Sector 2
Tel.: +40-372-727.440
E-mail: info.tebodin.ro@bilfinger.com
www.tebodin.bilfinger.com



Servicii de consultanță, proiectare / inginerie și management al construcției pentru investiții în industriile de petrol și gaze, chimică și petrochimică, auto, food & agro, energie & utilități, pharma.



Str. Vasile Alecsandri nr. 4
Landmark Offices Building C, GF
010693, Sector 1, București
Tel.: 0752 240 779
e-mail: office@c-st.ro
www.conceptstructure.ro



Proiectare structurală pentru spații de birouri, clădiri rezidențiale, construcții comerciale și industriale, consultanță de specialitate.



Str. Nerva Traian nr. 3
031041 - București, Sector 3
Tel.: 021/210.23.29
E-mail: office@decoarchitects.ro
www.decoarchitects.ro



Servicii integrate de arhitectură și coordonare, proiectare pentru execuție, consultanță de specialitate pentru clădiri de birouri, rezidențiale, comerciale și industriale.



Str. Grigore Manolescu nr. 7A,
Corp C - parter, etajul 1 și 2
011233 - București, Sector 1
Tel.: 0371.485.404; Fax: 0372.255.578
E-mail: office@cds.com.ro
www.cds.com.ro



Servicii integrate de proiectare arhitectură și inginerie pentru toate tipurile de clădiri, asistență tehnică, management de proiect și consultanță de specialitate.



DRS-Architects

Str. Tudor Arghezi nr. 21,
Clădirea H Arghezi, Parter
020943 - București, Sector 2
Tel.: 031 424 5515
E-mail: office@drsa.ro
www.drsa.ro



Servicii de proiectare generală și consultanță tehnică completă pentru construcții civile, atât publice, cât și private.



ECO GEODRUM SRL

Str. Smochinului nr. 13
014605 - București, Sector 1
Tel.: 031/425.22.07
E-mail: office@ecogeodrum.ro
www.ecogeodrum.ro



Specializată în proiectare, elaborarea de studii geotehnice și de mediu, investigații geofizice și well permitting în infrastructură.



EDIT STRUCTURAL

Bdul Dimitrie Pompeiu nr. 6E, et. 11
020337 - București, Sector 2
Tel.: +4031 43 69 095
E-mail: office@editstructural.ro
www.editstructural.ro



Servicii complete de proiectare de rezistență și geotehnică pentru construcții civile. Consultanță tehnică de specialitate.



EGIS ROMANIA

Șos. Nicolae Titulescu nr. 4-8, et. 7
030167 - București, Sector 3
Tel.: 021/312.24.48
E-mail: info.romania@egis-group.com
www.egis-group.com



Inginerie și consultanță în construcții.



EURO BUILDING IDEA

Splaiul Independenței nr. 202H, Bl.2, Sc.2,
Parter, Ap.1, 060021 - București, Sector 6
Tel./Fax: 031-437.91.18 / 031-437.91.17
E-mail: office.eurobuilding@yahoo.com
www.eurobuilding.ro



Servicii complexe de proiectare, consultanță și asistență tehnică în construcții.
Audit energetic pentru clădiri.



IMPEX ROMCATEL CERCETARE PROIECTARE SA

B-dul Regina Maria nr. 1, Bl. P5B
040121 - București, Sector 4
Tel.: 0232/211.328
Mobil: 0744/543.801
E-mail: romcatel@yahoo.com



Proiectare și restaurare monumente istorice, proiectare construcții civile.



INGENIERIA ESPECIALIZADA OBRA CIVIL E INDUSTRIAL SA

Str. Știrbei Vodă nr. 36, Et. 5, Birou B
010113 - București, Sector 1
Tel.: 021/211.08.08
Fax: 021/211.08.15
www.acciona.com



Proiectare, management de proiect, supervizarea de lucrări și consultanță în inginerie.



INTEGRATED ROAD SOLUTIONS

Str. St. Alexandru Borneanu nr. 4, parter & et. 1
060758 - București, Sector 6
Tel.: (+40) 730.110.827
Fax: (+40) 311.012.039
E-mail: office@irsol.ro
www.irsol.ro



Servicii de proiectare, verificare tehnică și expertizare pentru lucrări de poduri, pasaje și viaducte.



LEVIATAN DESIGN SRL

Splaiul Unirii nr. 165, TN Offices 2, et. 8
030133 - București, Sector 3
Tel.: 021/320.01.38
Fax: 0374-093.992
E-mail: contact@leviatan.ro
www.leviatan.ro



Servicii complete de proiectare, arhitectură și inginerie. Management de proiect, studii de fezabilitate. Consultanță și asistență tehnică.



QUADRATUM ARCHITECTURE SRL

Calea Plevnei nr. 145B, Bloc 4, Parter
060012 - București, Sector 6
Mobil: +40 754 023 080
E-mail: office@quadratum.ro
www.quadratum.ro



Proiectant general pentru construcții civile și infrastructură, funcțiuni publice și private - clădiri rezidențiale, învățământ, sportive, administrative, medicale, clădiri culturale și de cult.



RSECO

Str. Padeșu nr. 31
041343 - București, Sector 4
Tel.: 0732-78.58.78
E-mail: office@rseco.ro
www.rseco.ro



Servicii complete de mediu, biodiversitate, sustenabilitate, servicii de reconstrucție ecologică, elaborarea studiilor de mediu, obținerea de autorizații, avize și acorduri de mediu.



SAINT VIA

Str. Avram Iancu nr. 408J, bl. C2
407280 - Florești, Jud. Cluj
Tel.: 0770-719.902; 0371/371.362
E-mail: consultanta@saintvia.ro
www.saintvia.ro



Ofetim servicii de CONSULTANȚĂ și de Elaborare a Proiectelor în ceea ce privește accesarea Fondurilor Guvernamentale și Europene.



SEA CONSTRUCT STYLE SRL

Șoseaua Alexandriei nr. 8
051532 - București, Sector 5
Mobil: 0743-080.021
e-mail: contact@seaconstruct.ro;
emil@seaconstruct.ro;
emil.seaconstruct@gmail.com
www.seaconstruct.ro



Dirigenție de șantier, proiectare complexă în construcții și consultanță de specialitate.



SEARCH CORPORATION

Str. Căderea Bastiliei nr. 65
010613 - București, Sector 1
Tel.: 021/316.40.18
Fax: 021/316.52.71
E-mail: office@searchltd.ro
www.searchltd.ro



Servicii de proiectare, consultanță și management în domeniul infrastructurilor de transport rutier, aerian, construcții civile și industriale, protecția mediului, apă-apă uzată.



HOME PROJECTS

SIGM - HOME PROJECTS

Str. Insula Verde nr. 5
707410 - Com. Valea Lupului, Jud. Iași
Tel: +04 0741 628 853
Fax: +04 0332 730 586
E-mail: office@sigm-projects.eu
www.sigm-projects.eu



Soluții integrate în domeniul proiectării și consultanței tehnice în construcții.

TECNIC

Consulting Engineering | Romania

TECNIC CONSULTING ENGINEERING ROMANIA

Str. Ioan Vodă Caragea nr. 1
010536 - București, Sector 1
Tel.: 021/202.95.90
Fax: 021/202.95.99
E-mail: office@tecnic.ro
www.tecnic.ro



Servicii de proiectare și consultanță tehnică, supervizare a proiectării și execuției de lucrări de infrastructură, studii de fezabilitate.

VEGO

VEGO HOLDINGS

Bulevardul Iuliu Maniu nr. 6H, et. 9
061344 - București, Sector 6
Tel.: 0371-488.910
Fax: 0372-871.942
E-mail: office@vego.holdings
www.vego.holdings



Arhitectură, urbanism și inginerie prin inteligență artificială.



X ARCHITECTURE & ENGINEERING

Calea Floreasca nr. 159-165
Clădirea One Tower, etaj 16
014459 - București, Sector 1
Tel.: 0739 846 358
E-mail: office@xarchitecture.eu
www.xarchitecture.eu



Servicii complete de arhitectură și proiectare, consultanță de specialitate.

INDEX

SUPPLIERS

SYSTEMS



Furnizori de Sisteme pentru Industria de Construcții și Instalații
Rubrica reunește producători, distribuitori și furnizori specializați în livrări de materiale, sisteme, componente, tehnologii, echipamente și servicii pe piața de construcții, instalații și segmentele conexe.



Sharing the load

AIC TRUCKS SRL

Str. Italia nr. 1-7
077040 - Chiajna, Jud. Ilfov
Tel.: 021/202.60.00
Mobil: 0747-123.503
E-mail: office.hq@aicsn.ro
www.ford-trucks.ro
www.cefntrucks.com



Unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România.



ARTHUR TEHNOMARKET

Str. I.C. Brătianu nr. 286
077030 - Brănești, Jud. Ilfov
Tel.: 021/241.21.95
Mobil: 0786-373.373
E-mail: vanzari@arthur.ro
www.arthur.ro



Produse de plastic dedicate construcțiilor civile și industriale, de la turnarea fundațiilor până la lucrări de acoperire, tâmplărie, instalații și finisări interioare.



BLACHOTRAPEZ SRL

Str. Fabricii nr. 8A
430015 - Baia Mare, Jud. Maramureș
Mobil: +40 753-560.560
E-mail: blacho@blacho.ro
www.blacho.ro



Producător modern de învelitori pentru acoperiș și fațade, cu fabrici la Baia Mare și Ploiești și cu o capacitate de producție anuală de aproape 7 milioane de metri pătrați.



DAIKIN AIRCONDITIONING CENTRAL EUROPE - ROMANIA

Calea Floreasca nr. 169 A, Corp B, et. 8
014459 - București, Sector 1
Telefon: 0372 309 381
E-mail: office@daikin.ro
www.daikin.ro



Furnizor de soluții complexe de climatizare pentru proiecte rezidențiale, comerciale și industriale.



DEMATEK WATER MANAGEMENT SRL

B-dul Preciziei nr. 6M
062203 - București, Sector 6
Tel.: 0371/475.962
E-mail: info@dematek.ro
www.dematek.ro



Reprezentanța comercială a producătorului macedonean de tubulatură și fittinguri Konti Hidroplast.

GUIDE TECH **GUIDETECH INNOVATION SRL**

B-dul Muncii nr. 36
400641 - Cluj-Napoca, Jud. Cluj
Mobil: 0790-315.214
E-mail: sebastian.chetan@guidetech.ro
www.guidetech.ro

Sisteme Leica Geosystems de ghidare și de automatizare a utilajelor de construcții, care cresc productivitatea, reduc costurile operaționale și îmbunătățesc acuratețea pe șantier.

**Hilti Romania SRL**

Bd. Tudor Vladimirescu nr. 29, etaj 3
050881 - Sector 5, București
Tel.: 021-352.30.00; 031-228.55.55
Fax: 021-350.51.81
www.hilti.ro



Sisteme măsurare. Tăieri și finisare. Găurire și demolare. Fixări directe. Tehnică diamantată. Tehnica ancorării. Sisteme antifoc. Suporturi instalații.

**KUMA ROMÂNIA SRL**

Str. Stupini nr. 85B
107050 - Bănești, Jud. Prahova
Tel.: 0244/348.596
E-mail: office@kumaromania.ro
www.kumaromania.ro



Producător de lavoare pentru băi și blaturi de bucătărie din materiale compozite - marcă înregistrată KUMA.

**LEGRAND ROMANIA**

Str. Gara Herăstrau nr. 4,
Green Court, Clădirea C, Etaj 2
020334 - București, Sector 2
Tel.: +4021 232.07.77
Fax: +4021 232.07.76
E-mail: legrand.romania@legrand.ro
www.legrand.ro



Soluții complete în domeniul infrastructurii electrice și digitale.

**MAKITA ROMÂNIA SRL**

Str. I.C. Brătianu nr. 164,
077030 - Brănești, Jud. Ilfov
Tel.: +4021/569.80.61
E-mail: customer@makita.ro
www.makita.ro



Soluții complete pentru industrie, construcții, agricultură, mentenanța clădirilor și a spațiilor verzi.



DEFINITION OF RELIABILITY

NOARK ELECTRIC

B-dul Tudor Vladimirescu nr. 45, et. 7
050881 - București, Sector 5
Tel.: 0371/444.920
E-mail: info@noark-electric.com
www.noark-electric.ro



Furnizor de echipamente și componente electrotehnice.

**OSCAR DOWNSTREAM**

Str. Mihai Eminescu nr. 108-112
020082 - București, Sector 2
Tel.: 021/318.26.22
Fax: 021/318.26.25
E-mail: office@oscars.ro
www.oscars.ro



Furnizarea de carburanți (prin intermediul stațiilor de incintă OSCAR DIESELpoint, cardurilor de carburant OSCAR și livrări en-gross), bitum și lubrifianți.

**PEIKKO ROMANIA SRL**

Str. Occidentului nr. 2
087015 - Bolintin-Deal, Jud. Giurgiu
E-mail: romania@peikko.com
www.peikko.ro



Gamă completă de sisteme de conexiune și grinzi compozite pentru structuri prefabricate și monolite.

**RAWLPLUG ROMÂNIA**

Șoseaua Linia de Centură nr. 46, Clădirea D
077175 - Ștefănești de Jos, Jud. Ilfov
E-mail: vanzari@rawlplug.ro



Produce și soluții de fixare, asistență tehnică și expertiză. Fixări pentru sisteme termoizolante, ancore șurub, ancore mecanice, ancore chimice, fixări cadre, fixări directe, scule cu acumulator.

**ROCKWOOL ROMÂNIA**

Șos. București-Ploiești, nr. 1A, Clădirea A, Etaj 4,
013681 - București, Sector 1
Tel.: 021-233.44.40
Fax: 021-233.44.41
E-mail: info@rockwool.ro
www.rockwool.ro



Produse de izolații din vată minerală bazaltică ROCKWOOL.

**THEDA MAR SA**

Șos. de Centură nr. 1 bis,
077040 - Chiajna, județ Ilfov
Tel.: 021/317.37.38
Fax: 021/317.37.40
E-mail: info@thedamar.ro
www.thedamar.ro



Consultanță, proiectare și producție de sisteme de plăci pe bază de piatră naturală (marmură, granit, calcar, travertin, andezit, ardezie și onix), montaj, transport, mentenanță.



DA, rezolvăm.

UTILBEN SRL

B-dul Muncii nr. 36
400641 - Cluj-Napoca, Jud. Cluj
Tel.: 0733-040.000
E-mail: contact@utilben.ro
www.utilben.ro



Comercializarea de utilaje noi și second-hand, vânzarea de piese și accesorii, licitații de utilaje și atașamente, închiriere de utilaje, rețea națională de service, servicii de finanțare pentru achiziții.