

Flat Carbon Europe



ArcelorMittal

update

Revistă pentru clienți | Mai 2010

- 04 O lume nouă, o abordare nouă
- 08 Oțel pentru soluții de construcții ecologice
- 12 Acoperiri de înaltă performanță pentru piața hi-fi
- 16 Permiteți oțelului emailat să vă însenineze ziua
- 18 FutureSteelVehicle

Cuprins

06 Zilele Inovației pentru sectorul auto

Consolidarea parteneriatelor dintre constructorii de automobile și ArcelorMittal

10 Extinderea gamei globale de produse pentru sectorul auto

12 Acoperiri de înaltă performanță pentru piața hi-fi

ArcelorMittal prezintă Estetic® High Tech și Estetic® Conductive

16 Permiteți oțelului emailat să vă însenineze ziua

20 Din ce în ce mai rezistent

Noi oțeluri rezistente la uzură pentru mașini și utilaje

22 Explorarea de noi teritorii cu semifabricate sudate cu laser

Cucerirea de noi industrii

24 ArcelorMittal primește „Logistics Award” de la PSA Peugeot Citroën

24 Automotive Europe pregătește viitorul

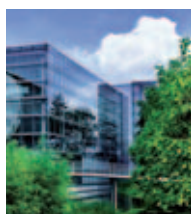
04 O lume nouă, o abordare nouă



„Nu putem presupune că totul va fi curând așa cum a fost înainte de criza financiară și economică”, ne previne Kris Notebaert, Supply Chain Manager în

cadrul ArcelorMittal Flat Carbon Europe. „Ne aflăm într-o lume diferită acum; regulile jocului s-au schimbat și formulele vechi nu mai funcționează.”

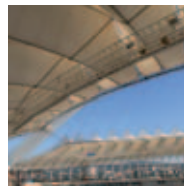
08 Oțel pentru soluții de construcții ecologice



S-a calculat că până în anul 2050, economia de energie în construcții ar putea avea cu ușurință un impact mai mare asupra emisiilor globale de CO₂ decât eforturile

ecologice combinate din întregul sector de transport. În calitate de furnizor important, ArcelorMittal este hotărât să joace un rol-cheie în „revoluția verde” din industria construcțiilor.

14 Oțelul, calificat pentru Cupa Mondială 2010 din Africa de Sud



„Dacă stadioanele sportive sunt catedralele acestei ere, atunci oțelul a contribuit mult la această senzație.

Imensitatea absolută a acestui proiect și succesul său ca simbol al Africii vor amplifica imaginea ingeniozității și competenței sud-africane pentru generațiile ce vor veni.” Descoperiți cele mai impresionante stadioane de fotbal destinate Cupei Mondiale 2010 din Africa de Sud.

18 FutureSteelVehicle



În căutarea unor vehicule alimentate cu energie alternativă, accesibile și sigure, WorldAutoSteel, grupul auto din cadrul World Steel Association, a

lansat un proiect de dezvoltare a autovehiculelor, compus din trei etape, cunoscut drept programul FutureSteelVehicle. În stadiul actual din programul FutureSteelVehicle, a devenit evident faptul că oțelul continuă să fie materialul preferat pentru fabricația de vehicule cu masă redusă, sigure și ecologice.

Coperta

Panourile sandwich Borit: Tailored Blanks pătrunde spre noi industrii

Drepturi de autor

Toate drepturile sunt rezervate. Nicio parte a acestei publicații nu poate fi reprodușă sub nicio formă și prin niciun mijloc fără acord scris prealabil. Cu toate că s-a acordat atenție ca informațiile din această publicație să fie exacte, ArcelorMittal nu își asumă nicio responsabilitate în ceea ce privește erorile sau omisiunile. *Update* se publică în limba engleză, franceză, germană, spaniolă, italiană, olandeză, poloneză, română și cehă.

Design grafic

Geers Offset nv

Fotografie

ArcelorMittal și:

- p. 1, 3, 4, 22: Jeroen Op de Beeck
- p. 6, 10, 24: PSA Peugeot Citroën
- p. 7: Hyundai-Kia
- p. 8-9: DR
- p. 14-15: Bruce Sutherland
- p. 16-17: Schmidlin – PolyVision – Bretagne émailage
- p. 18-19: WorldAutoSteel
- p. 20: Forges de Niaux
- p. 22-23: Tailored Blanks

Responsabilitate editorială

Cecile Van den Hof
ArcelorMittal Flat Carbon Europe S.A.
19, avenue de la Liberté
L-2930 Luxembourg
www.arcelormittal.com/fce

Redactor șef

Dieter Vandenhende





Cecile Van den Hof
Communications
ArcelorMittal Flat Carbon Europe

Factorul decisiv

Să-mi fie iertat dacă încep pe o notă personală de data aceasta, însă ediția de față este ultima ediție *Update* care se publică sub responsabilitatea mea. După o întreagă carieră plină de satisfacții în această industrie fascinantă, este momentul să mă retrag. Am o mare satisfacție când observ că această ediție a revistei *Update* reflectă foarte clar ce este și va fi întotdeauna esențial la ArcelorMittal: dumneavoastră, clienții. Dumneavoastră reprezentați factorul decisiv, pe care se bazează totul în compania noastră.

Acestea nu sunt doar cuvinte goale. Aruncați o privire la interviul cu Kris Notebaert din această ediție. În calitate de Supply Chain Manager în cadrul ArcelorMittal Flat Carbon Europe, acesta face o analiză amănunțită a performanței companiei noastre pe parcursul ultimelor luni de criză economică. Esența analizei sale este aceea că ArcelorMittal acordă o atenție mai mare ca oricând clienților, pentru a-și uni forțele cu ei în vederea depășirii efectelor crizei economice și financiare. Colaboratorii revistei *Update*, care s-au aflat alături de noi încă de la începuturi, vor confirma că acesta este încă un interviu sincer, care demonstrează modul în care noi muncim permanent pentru îmbunătățirea serviciilor pe care le oferim.

Articolul cu privire la oțelul emailat pentru industria de construcții și cel despre oțelurile acoperite pentru industria hi-fi confirmă, de asemenea, atenția noastră

îndreptată asupra clienților, așa cum se observă și în articolul referitor la oțelurile aliate cu bor și alte oțeluri cu rezistență ridicată destinate fabricării de mașini agricole și altor sectoare.

Același lucru este valabil pentru articolele privind Zilele Inovației pe care le-am organizat, noile aplicații ale semifabricatelor sudate cu laser, portofoliul global de produse și programul „FutureSteelVehicle”. Interesele clientului sunt puse întotdeauna în prim plan.

Update a fost prezentă în linia întâi și a observat mișcarea de consolidare care a străbătut industria siderurgică în ultimii câțiva ani. Și fără îndoială se vor petrece și mai multe schimbări fundamentale. Nu pot prevedea viitorul, dar știu că ArcelorMittal Flat Carbon Europe este pregătită pentru el. Echipa editorială din cadrul *Update* va fi prezentă să vă relateze detaliat toate evoluțiile noi, pe măsură ce ele se desfășoară. La urma urmei, dumneavoastră sunteți factorul decisiv în tot ceea ce întreprinde această companie.

Sper că vă va face plăcere să citiți această ediție a revistei *Update* și toate celelalte care vor apare.

Cecile Van den Hof

P.S. Probabil că ați observat că acest număr al revistei Update nu a fost publicat cu aceeași copertă obișnuită din hârtie, ci este învelit în plastic. Materialul plastic – nu prea ecologic, v-ați putea gândi? Nu vă faceți griji, am ales o folie compostabilă și biodegradabilă. Aruncați-o în apă, iar ea se va dizolva complet în doar jumătate de zi. Simplu și benefic pentru mediu.

O lume nouă, o abordare nouă

ArcelorMittal se concentrează mai mult ca oricând pe clienți

Presiunea existentă asupra companiilor se atenuază întrucâtva, iar economia pare să se redreseze. Acest fapt a avut un efect remarcabil asupra ArcelorMittal Flat Carbon Europe (FCE). Cererea de oțel este în creștere rapidă, iar câteva furnale sunt puse în funcțiune din nou după o staționare de 12 luni. „Dar nu putem presupune că totul va fi curând așa cum a fost înainte de criza financiară și economică”, ne previne Kris Notebaert, Supply Chain Manager în cadrul ArcelorMittal FCE. „Ne aflăm într-o lume diferită acum; regulile jocului s-au schimbat și formulele vechi nu mai funcționează.”

Cererea de oțel a fost slabă în a doua jumătate a anului 2009 și nu s-a îmbunătățit prea mult în primul trimestru al anului 2010. O situație nu prea confortabilă pentru un Supply Chain Manager?

Kris Notebaert. Nu prea, într-adevăr. Aceasta s-a datorat, desigur, crizei economice, dar asta nu este toată povestea. Criza a fost profundă și cuprinzătoare și a lovit Supply Chain deosebit de grav. Înainte de criză, livram în medie 7 – 7,5 milioane de tone de oțel pe trimestru. Din august 2008, cererea a scăzut cu aproximativ 200.000 de tone săptămânal, iar 15 săptămâni mai târziu, vindeam numai 4 milioane de tone de oțel pe trimestru.

Acesta reprezintă un deficit de 12 milioane de tone într-un an. Un furnal generează o producție de aproximativ o jumătate de milion de tone de oțel pe trimestru, deci în aceste trei luni, cererea a scăzut cu o cantitate egală cu producția totală a 6 furnale.

Kris Notebaert. Exact. Criza economică ne-a forțat să oprim 14 din cele 25 de furnale din Europa, ceea ce este un pas important cu consecințe semnificative. Ceea ce numim procesul cald de producție acoperă toate etapele de la topirea minereului și turnarea oțelului până la laminarea la cald, inclusiv aceasta. Toate acestea sunt procese lente, care nu sunt foarte flexibile. De asemenea, criza ne-a forțat să reducem drastic stocurile de minereu de fier, semifabricate și produse finite. Combinată cu cererea în scădere,

aceasta a însemnat că liniile de producție funcționau la mai puțin de 50% din capacitate. După cum era de așteptat, și clienții noștri au început să-și epuizeze stocurile, iar în combinație cu scăderea bruscă a consumului, aceasta explică de ce a scăzut cererea atât de dramatic. Aceasta a intensificat impactul crizei și asupra lanțului nostru de livrări, deoarece însemna că volumul de oțel care ni se cerea să-l livrăm era chiar mai redus decât ceea ce solicita de fapt piața. În timp ce stocurile încă se epuizau, nu era nevoie să producem prea mult în plus.

Această situație nu poate să fie bună pentru serviciul clienți.

Kris Notebaert. Nu. În timpul crizei, am distribuit producția pe un număr mai mic de unități de producție. Prin urmare, clienții au fost deodată aprovizionați de la unități de producție în care nu aveau persoane de legătură, iar uneori chiar din locuri în care oamenii vorbesc o limbă pe care clienții nu o cunoșteau.

Și în timp ce economia din Europa și SUA se contracta, economiile noi din Est continuau să se dezvolte. În consecință, furnizorii de materii prime au început să se concentreze mai mult pe China decât pe Europa, iar un flux constant de materii prime de calitate mai bună se îndreaptă în prezent către China. Noi, în Europa, am fost obligați să ajustăm amestecul de materii prime în consecință, ceea ce a avut un efect suplimentar de destabilizare. Calitatea inferioară a însemnat pierderea noastră de producție.

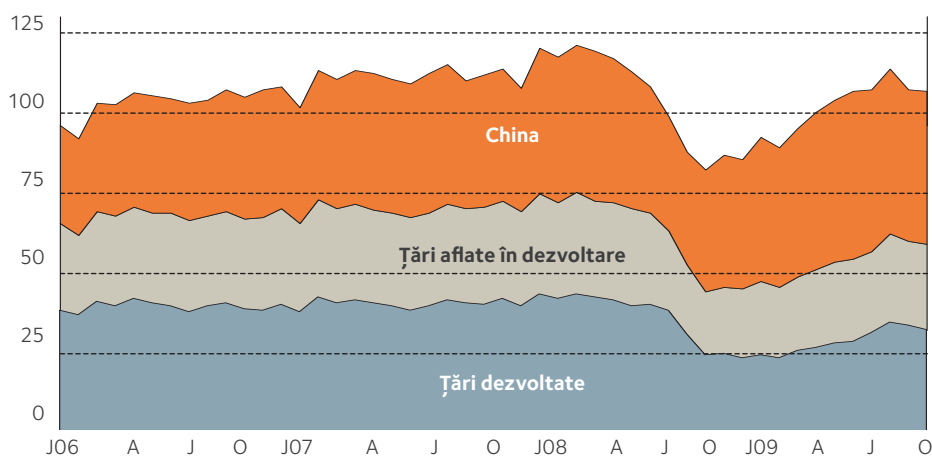


Dar a venit apoi redresarea...

Kris Notebaert. În 2009, am avut 12 și mai târziu 13 furnale în funcțiune. În trimestrul al treilea, piața și-a revenit, iar acum se ridică rapid, aproape la fel de rapid cum s-a prăbușit în 2008. Cererea crește cu aproximativ 150.000 de tone pe lună. Și ne confruntăm din nou cu lipsa de flexibilitate în procesul cald de producție. De exemplu, punerea în funcțiune a unui furnal durează între trei și opt săptămâni. Însă am învățat multe în timpul crizei. Am făcut prognoze, iar echipele noastre tehnice au reușit să facă furnalele să funcționeze mai flexibil. Înainte de criză întocmeam prognoze lunare, însă acum le întocmim săptămânal și pe segment de piață, pe baza informațiilor primite de la clienți și a diversilor indicatori economici.

Impactul asupra producției de oțel

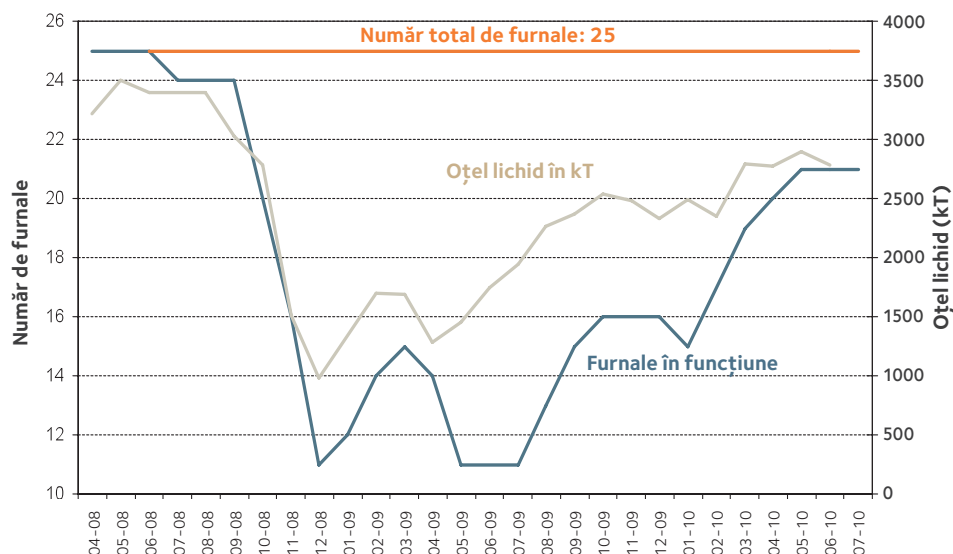
Producția mondială lunară de oțel (milioane de tone)



Trăim acum într-o lume nouă, în care atenția noastră îndreptată asupra clientului va face situația să se schimbe.

Producția de oțel a Chinei este mai mare cu 28% comparativ cu decembrie 2008, în timp ce producția mondială de oțel, fără China, încă este mai scăzută cu 27% față de nivelul maxim atins.

Repunerea în funcțiune a furnalelor FCE aliniată cererii pieței

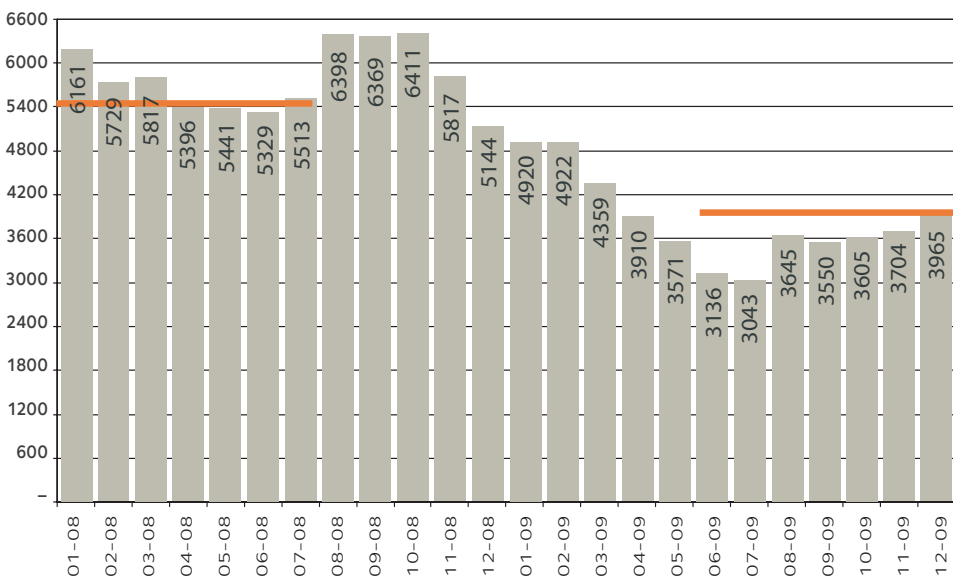


Puteți ține pasul cu cererea?

Kris Notebaert. Nu avem de ales. Nu putem să ne dezamăgim clienții și trebuie să ținem pasul cu cerințele acestora dacă vrem să ne menținem cota de piață. Dar este imposibil să precizem dacă cererea va continua să crească, și nici clienții noștri nu știu aceasta. Criza nu s-a terminat încă. Răspunsul nostru este să avem o abordare mai pragmatică și mai diferențiată. În funcție de împrejurările specifice, adaptăm activitatea noastră de gestionare a comenzilor la cerințele clienților. Iar în același timp, utilizăm mult mai eficient SteelUser, platforma noastră de tranzacții electronice. Înainte de criză, ofeream un model de servicii eficientizate. În prezent, ascultăm cu mare atenție semnalele de pe piață și oferim modele diferite de servicii, care să satisfacă cât mai fidel dorințele și nevoile specifice segmentelor și clienților individuali. Trăim acum într-o lume nouă, în care atenția noastră îndreptată asupra clientului va face situația să se schimbe. Aici, în cadrul Supply Chain utilizăm „FoCus” drept acronim pentru „For the Customer” (Pro Client).

Niveluri scăzute de stocuri

Metale (în MT)



Din punct de vedere structural, stocul FCE de semifabricate și produse finite a înregistrat o scădere de 35% între ianuarie 2008 și decembrie 2009.



Zilele Inovației pentru sectorul auto

Consolidarea parteneriatelor dintre constructorii de automobile și ArcelorMittal

Dacă muntele nu vine la noi, trebuie să ne ducem noi la el. Aceasta a fost logica pe care s-a bazat decizia de a organiza Zilele Inovației la sediile clienților noștri din sectorul auto. Criza economică ne-a forțat să anulăm Simpozionul Auto bienal de la Cannes, care trebuia să aibă loc în prima jumătate a anului 2009. După cum s-a dovedit, impactul soluției alternative este mai mare decât al celei inițiale.

Adevăratele stele

Zilele Inovației pentru sectorul auto reprezintă o conferință și/sau o expoziție specială în cadrul căreia se prezintă piese din oțel, afișe și filme. Vizitatorii pot intra și ieși în voie, fără a fi nevoie să călătorească, întrucât evenimentul are loc la doar câțiva pași de locurile lor de muncă de zi cu zi. Obiectivul este de a oferi clienților noștri din domeniul auto informații actualizate cu privire la cele mai recente inovații referitoare la oțeluri. Adevăratele stele sunt cele mai inovatoare produse și soluții.

Avantajul de a organiza Zilele Inovației separat, pentru fiecare client în parte, este acela că se poate într-adevăr adapta conținutul evenimentelor după necesitățile, provocările și prioritățile fiecărui client. Oamenii din departamente diferite ale clienților, inclusiv cei din departamentele de cumpărări, au prilejul să interacționeze cu experții în oțel – specialiștii în tehnică și proiectare – din ArcelorMittal și să le adreseze întrebări. Se dovedește că aceste Zile ale Inovației pot fi într-adevăr o forță motrice a dezvoltării afacerii în domeniul construcției de automobile, ridicând chiar și



Our steels drive automotive solutions around the world



Oamenii din departamente diferite au prilejul să interacționeze cu experții în oțel din ArcelorMittal și să le adreseze întrebări.

„Câteodată, cele mai animate dezbateri s-au desfășurat pe marginea afișelor care prezentau ideile noastre despre conceptul cu greutate specifică mică! Se dovedește că, deși nu suntem proiectanți de automobile, se așteaptă de la noi «să oferim soluția» și să furnizăm materialele.”

Jean-Luc Thirion,
responsabil cu portofoliul global de cercetare și dezvoltare în domeniul auto

cele mai solide parteneriate la un nivel superior de colaborare.

În ultima perioadă s-au desfășurat astfel de Zile ale Inovației cu succes în SUA, Coreea de Sud, Franța și Italia. Următoarele evenimente cu alți producători de automobile, de exemplu din Germania, vor fi programate începând din octombrie 2010. L-am intervievat pe Jean-Luc Thirion, responsabil cu portofoliul global de cercetare și dezvoltare în domeniul auto, pentru a ne împărtăși din impresiile sale.

Ce v-a impresionat cel mai mult pe parcursul acestor Zile ale Inovației?

Jean-Luc Thirion. Dovada cea mai vizibilă a succesului acestor evenimente a fost publicul numeros la fiecare dintre ele, acesta atingând un maxim de peste 700 de persoane la Hyundai-Kia în Coreea de Sud. Mai mult, participarea delegațiilor de VIP-uri, care și-au alocat timp să viziteze expoziția și să adreseze întrebări, a fost de asemenea un semnal pozitiv al interesului arătat de clienții noștri în ideile și soluțiile inovatoare ale ArcelorMittal. În ultimul rând, dar nu mai puțin important, ne-am atins obiectivul de a ne întâlni cu oameni cu care în mod normal nu ne întâlnim.

Ce a fost pe ordinea de zi?

Jean-Luc Thirion. S-au purtat numeroase discuții amănunțite între experți, astfel încât oamenii au putut să înțeleagă pe deplin produsele și soluțiile de proiectare

care le-au fost prezentate. Subiectul principal de interes s-a referit, desigur, la soluțiile cu greutate specifică mică, deoarece producătorii de automobile întâmpină o presiune uriașă pentru reducerea emisiilor de CO₂. În această privință, am observat încă o dată că ArcelorMittal este, fără îndoială, considerată a fi liderul global în tehnologia de matrițare la cald. Am extins recent oferta noastră cu noi produse acoperite, noi niveluri de caracteristici mecanice și soluții bazate pe semifabricate speciale, și este clar că matrițarea la cald va juca un rol din ce în ce mai important în viitor.

Mai mult decât atât, oferta noastră convențională de oțeluri avansate cu rezistență ridicată (Advanced High Strength Steels – AHSS), având succesul mărcilor de 1000 MPa și 1200 MPa, cât și mărcile Dual Phase pentru închideri, au atras un larg interes. Câteodată, cele mai animate dezbateri s-au desfășurat pe marginea afișelor care prezentau ideile noastre despre conceptul cu greutate specifică mică! Se dovedește că, deși nu suntem proiectanți de automobile, se așteaptă de la noi «să oferim soluția» și să furnizăm materialele.

Ce puteți menționa despre viitoarele dezvoltări?

Jean-Luc Thirion. Pe parcursul Zilelor Inovației, am avut prilejul să prezentăm pe scurt câteva puncte-cheie despre

programele noastre revoluționare – fără a dezvălui, desigur, know-how-ul tehnic. Îndrăzneala unor obiective a fost întâmpinată într-adevăr călduros de producătorii de automobile: reducerea densității, îmbunătățirea rigidității, îmbunătățirea caracteristicilor utile și creșterea rezistenței până la 2000 MPa.

Cum ați rezuma beneficiile aduse de Zilele Inovației?

Jean-Luc Thirion. Am primit confirmarea că obiectivele tehnice pe care le-am definit sunt perfect aliniate cerințelor pieței. Clienții ne apreciază ideile surprinzătoare de inovatoare. În consecință, trebuie să ne continuăm eforturile de a comercializa produse de diferențiere. Acțiunea de urmărire va fi acum organizată de echipele pentru clienți, pentru a da curs subiectelor discutate pe parcursul acestor evenimente fructuoase.



Oțel pentru soluții de construcții ecologice

Pe măsură ce societatea se mobilizează în vederea reducerii amprentei noastre ecologice, crește presiunea asupra industriei de construcții pentru intensificarea contribuției la dezvoltarea durabilă a mediului. Iar motivul este întemeiat, întrucât s-a calculat că până în anul 2050, economia de energie în construcții ar putea avea cu ușurință un impact mai mare asupra emisiilor globale de CO₂ decât eforturile ecologice combinate din întregul sector de transport. În calitate de furnizor important, ArcelorMittal este hotărât să joace un rol-cheie în „revoluția verde” din industria construcțiilor.

De-a lungul anilor, ArcelorMittal a continuat să reducă impactul ecologic al proceselor de elaborare a oțelului prin restricționarea în mod drastic a generării de deșeuri, a utilizării apei, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a utilizării energiei. De exemplu, ArcelorMittal și-a redus emisiile de CO₂ cu peste 20% din 1990. Așa cum am descris în articolul cu privire la programul ULCOS în ediția din noiembrie 2009 a revistei *Update*, ArcelorMittal aduce o contribuție substanțială în dezvoltarea de tehnologii revoluționare, concepute în vederea reducerii emisiilor de CO₂ de la elaborarea oțelului cu 30-70% până în 2050.

De asemenea, utilizarea de elemente din oțel prefabricate accelerează construcția, reducând riscul de accidente, poluarea și aspectele neplăcute în imediata vecinătate a șantiierelor de construcții. Datorită raportului ridicat rezistență-greutate al oțelului, construcțiile din oțel necesită material mai puțin decât tehnologiile de construcție tradiționale și contribuie la reducerea impactului clădirii asupra mediului, în mod direct sau prin economii secundare (de ex. fundații mai puține).

În ultimul rând, dar nu cel mai puțin important, oțelul poate face clădirile mai eficiente din punct de vedere energetic, mai puțin costisitoare și mai confortabile. Pornind de la aceasta, ArcelorMittal nu are îndoieli cu privire la faptul că oțelul are un rol-cheie de jucat în demersul actual către clădiri cu consum de energie zero.

Atenția îndreptată asupra perioadei de utilizare a clădirilor

Cantitatea de energie necesară pentru iluminarea, încălzirea și condiționarea aerului unei clădiri pe o perioadă de timp depășește cu mult energia utilizată pentru a o construi. Din acest motiv, ArcelorMittal își concentrează în prezent atenția asupra noilor soluții tehnice în vederea reducerii utilizării de energie pe durata de utilizare a unei clădiri.

O mare parte a utilizării de energie este dedicată controlului încălzirii, prin încălzirea sau răcirea artificială a clădirii. Combinația dintre o structură din oțel și izolație reduce drastic pierderile de energie. În combinație cu sisteme cu înveliș dublu și/sau panouri de tip sandwich prevopsite, este posibil să se creeze un înveliș eficient din punct de vedere termic, conform cu cele mai stricte standarde de energie. În plus, etanșeitatea remarcabilă a sistemelor de acoperișuri și de placare a fațadelor din oțel elimină pierderile de aer care contribuie la pierderile de energie.

Reflectarea soarelui

Unul dintre cele mai recente progrese ale ArcelorMittal care au ca scop îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor este introducerea unei game extinse de culori și finisaje sub formă de acoperiri organice, metalice sau chiar reflectante, corespunzătoare tuturor modelelor climatice. Produsul cel mai recent adăugat în oferta de produse a ArcelorMittal este Granite® Comfort, un nou tip de tablă din oțel acoperit organic, care îmbunătățește în mare măsură confortul termic în clădiri. Utilizat drept material pentru acoperișuri și plăcări de fațade, acesta reflectă considerabil mai multă lumină naturală și absoarbe mai puțină căldură decât majoritatea materialelor concurente. Cu Granite® Comfort, acoperișul și fațada rămân relativ reci, iar cantitatea de căldură transferată structurii inferioare este în mare măsură redusă. Utilizarea Granite® va ajuta la menținerea temperaturii din interiorul unei clădiri cu 5 până la 10°C mai scăzută în zilele însorite, fără a recurge la utilizarea unui sistem de condiționare a aerului.

Invers, proprietățile de performanță termică ale Granite® Comfort permit ca grosimea stratului de spumă din panourile izolatoare de tip sandwich de la bază să fie redusă cu 1 cm, menținându-se în același timp constante eficiența izolației și confortul pentru locatari. Prin urmare,

utilizarea materialului de acoperișuri Granite® Comfort conduce și la costuri de încălzire mai scăzute și la emisii de CO₂ mai reduse.

În funcție de diverși parametri, inclusiv scopul, amplasarea și proiectul clădirii, utilizarea Granite® Comfort poate contribui la economii de până la 15% din factura de energie totală.

Viață mai lungă și mai înfloritoare pentru clădiri

ArcelorMittal furnizează multe tipuri și calități de oțel care corespund în mod ideal construcției de clădiri mai eficiente din punct de vedere energetic. Sistemele de umbrire exterioară cu lame din oțel, reglabile automat, reduc în mod eficace căldura soarelui care pătrunde într-o clădire. De asemenea, oțelul poate fi utilizat pentru executarea sistemelor de acoperișuri ecologice, care prelungesc durata de viață a membranei acoperișului și asigură o izolație acustică și termică mai bună. În plus, ArcelorMittal a dezvoltat o gamă completă de produse, capabile să producă energie, cum sunt captatoarele solare pentru producerea apei calde sau sistemele cu celule fotovoltaice pentru generarea de electricitate.

În cele din urmă, oțelul ușurează cu mult adaptarea clădirilor la utilizări noi și inovatoare. O clădire din oțel, caracterizată prin absența pereților portanți este în mod intrinsec mai adaptabilă și mai flexibilă decât alte tipuri de structuri. Cu componentele sale prefabricate, ușoare și cu montare rapidă, construcțiile din oțel înseamnă clădiri care pot fi actualizate cu ușurință la noile standarde de construcție. Oțelul conferă clădirilor o viață mai lungă și mai înfloritoare. Cu alte cuvinte: ajută industria construcțiilor să realizeze dezvoltarea durabilă.

Știți că...

Avantajele ecologice ale oțelului ca material de construcții sunt bine documentate și recunoscute pe larg? Oțelul este 100% reciclabil, pe timp nelimitat și fără pierderi calitative. În mod caracteristic, 98% din grinzile de oțel și între 65% și 70% din oțelul beton utilizat în construcții se recuperează și se reutilizează.



Amprenta socială și de mediu a industriei de construcții

În prezent, industria construcțiilor asigură între 5% și 10% din locurile de muncă pe plan mondial și generează între 5% și 15% din Produsul Național Brut global. De asemenea, aceasta se identifică cu 40% din consumul de energie, 40% din emisiile de CO₂, 30% din consumul de resurse naturale, 30% din generarea de deșeuri și 20% din consumul de apă. Din aceasta, putem trage fără ezitare concluzia că aspectele sociale și de mediu ale industriei de construcții sunt importante în egală măsură. În anii recenti, oferta de produse și servicii a ArcelorMittal pentru clienții din construcții a evoluat, asigurând soluții din ce în ce mai ecologice, care satisfac nevoile generațiilor de astăzi și ale celor viitoare. Mai general, ArcelorMittal s-a angajat să respecte declarația „Caring for Climate” a platformei United Nations Global Compact.

Extinderea gamei globale de produse pentru sectorul auto

Piața auto s-a globalizat într-un ritm rapid. Ca urmare, toți producătorii importanți de autovehicule, care vând modele de automobile pe piețe diferite din lumea întreagă, trebuie să aibă la dispoziție mărci foarte asemănătoare de oțel în toate unitățile de producție, indiferent de locul unde acestea sunt amplasate. Îndeplinirea acestei necesități reprezintă un obiectiv-cheie al strategiei ArcelorMittal pentru piața auto, iar alcătuirea unui Catalog Global de Produse actualizat este un nou pas în vederea atingerii acestui obiectiv.



Producția de vehicule pe plan global a crescut din 1975 mai mult decât dublu, de la 33 la aproape 68 de milioane în 2008. În 1975, șapte țări au realizat circa 80% din producția mondială; unsprezece țări au realizat același procent în 2005.

„În acest context, ArcelorMittal a pus la punct o organizație globală pentru a deservi producătorii de automobile, subcontractanții și furnizorii de echipamente de peste tot din lume,” afirmă Jean-Luc Thirion, responsabil de portofoliul global de cercetare și dezvoltare al sectorului Automotive.

Ce se oferă producătorilor de automobile?

Noul „catalog global al ofertei de produse ArcelorMittal pentru sectorul de automobile” va fi publicat în iunie 2010. Acesta este întocmit de o echipă de specialiști condusă de Debanshu Bhattacharya din SUA și Dominique Cornette din Europa, ambii din organizația de cercetare și dezvoltare globală. Aceștia lucrează în colaborare strânsă și constantă cu reprezentanții unităților de producție de pe cele patru continente unde ArcelorMittal își desfășoară activitatea.

Ce informații furnizează noul catalog? Jean-Luc Thirion: „Mai întâi de toate, catalogul este un studiu complet al gamei cuprinzătoare de produse ArcelorMittal, conținând totul, de la oțeluri cu conținut scăzut de carbon pentru ambutisare adâncă, până la oțeluri avansate cu rezistență ridicată. Catalogul demonstrează disponibilitatea pe plan mondial a unui număr mare de produse larg utilizate. De asemenea, catalogul global reprezintă o privire de ansamblu asupra proiectelor în derulare, care au ca scop creșterea suplimentară a

disponibilității pe plan mondial a ofertei de produse ArcelorMittal.”

Potrivit lui Jean-Luc Thirion, noul catalog a fost conceput în special pentru inginerii care proiectează vehicule noi și organizează producția ulterioară a acestora. „Majoritatea automobilelor noi se proiectează într-un loc și se produc și se vând în alte locuri. Acest catalog facilitează decizia privind locul, modul și materialele cu care trebuie construite noile automobile. Nu a fost niciodată destinat să înlocuiască întrevederile față în față dintre producătorii de automobile și partenerul acestora, ArcelorMittal, ci dimpotrivă. Catalogul oferă îndrumări pentru discuțiile tehnice dintre inginerii producătorului de automobile, inginerul rezident al ArcelorMittal și coordonatorul tehnic global.”

Clonarea oțelului

ArcelorMittal și-a asumat cu toată convingerea angajamentul de a-și extinde continuu oferta globală. „O modalitate de a crește disponibilitatea globală a unei mărci de oțel este prin clonarea acesteia”, explică Jean-Luc Thirion. „Aceasta implică o colaborare strânsă dintre echipele de cercetare și dezvoltare din țări diferite și de pe continente diferite, pentru transferarea rețetelor chimice și a proceselor de producție dintr-un combinat către alte câteva.”

Un exemplu recent și de succes al acestui „proces de clonare a oțelului” este ceea ce s-a realizat cu oțelul Usibor® 1500P. Această marcă de oțel cu rezistență ridicată joacă un rol-cheie în reducerea masei multor caroserii noi și s-a produs multă vreme exclusiv în Europa. În 2009, Usibor® 1500P a fost în final „clonat” în Indiana Harbor (SUA) pentru piața nord-americană. „Extinderea disponibilității globale se poate realiza și prin dezvoltarea de produse noi pe continente diferite în mod concomitent”, continuă Jean-Luc Thirion. „Marele avantaj al gândirii și desfășurării activității la nivel global, încă de la începutul procesului de dezvoltare a produsului, este acela că ne permit să luăm în considerare particularitățile fiecărei unități de producție în care se va fabrica noul produs. Prin urmare, proiectele privind dezvoltarea de produse noi sunt conduse de echipe globale de cercetare, dezvoltare și tehnologice de pe continente diferite.”

Privind dincolo de noul catalog

ArcelorMittal oferă valori de necontestat: o prezență la nivel mondial pe piețe emergente și dezvoltate, o rețea eficientă și optimizată de lanțuri de livrări (centre de servicii și ambutisare pentru produse din oțel), centre de cercetare și dezvoltare de prim rang, care propun soluții actualizate, bazate pe oțel, și o ofertă cuprinzătoare de

produse, care include semifabricate sudate specifice și produse tubulare.

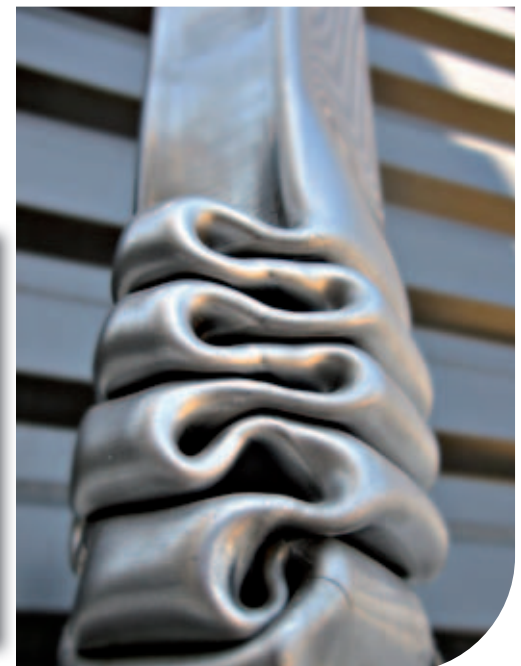
„Este ambiția noastră să punem toate aceste valori la dispoziția mai multor clienți din lumea întreagă”, conchide Jean-Luc Thirion. „Acesta este motivul pentru care noi privim deja dincolo de acest nou catalog global de produse. Chiar pe măsură ce vorbim, pregătim ediția de toamnă a catalogului nostru. În anii ce vor veni, vom publica mai multe ediții și actualizări pe an. Iar cu sprijinul tuturor unităților de producție din cadrul ArcelorMittal, echipele noastre pentru clienți pun la punct un sistem de propuneri specifice pentru proiecte globale privind vehiculele. Clienții noștri din domeniul auto au la ce să se aștepte.”

Oțelul Usibor® 1500P, o marcă de oțel cu rezistență ridicată, care joacă un rol-cheie în reducerea masei multor caroserii noi, s-a produs multă vreme exclusiv în Europa. Însă, de când a fost „clonat” în 2009, a fost pus și la dispoziția clienților de pe piața nord-americană.

Pentru a vizualiza catalogul actualizat, vezi: www.arcelormittal.com/automotive/ > Introduction > Worldwide product availability

	Grade	Coating								
		Uncoated			Extragal®			Galvannealed		
High strength low alloy (HSLA) steels for cold forming	■ HSLA 320	■ EUR	■ NAM	■ SAM	■ RSA	■ EUR	■ NAM			■ NAM
	■ HSLA 360	■ EUR	■ NAM	■ SAM	■ RSA	■ EUR	■ NAM			■ NAM
	■ HSLA 420	■ EUR	■ NAM	■ SAM	■ RSA		■ NAM			■ NAM
	■ HSLA 460	■ EUR	■ NAM	■ SAM	■ RSA	■ EUR				
	■ HSLA 500	■ EUR	■ NAM	■ SAM	■ RSA					
	■ HSLA 550	■ EUR	■ NAM							

■ Available in non-visible part quality ■ Undergoing customer testing ■ Under development ■ Available in visible and non-visible part quality (Z)
 EUR: Europe Region – NAM: North America Region – SAM: South America Region – RSA: South Africa Region
 ■ Hot rolled substrate ■ Cold rolled substrate



Acoperiri de înaltă performanță pentru piața hi-fi

ArcelorMittal prezintă Estetic® High Tech și Estetic® Conductive

Până nu demult, fabricanții de produse electronice de larg consum aveau tendința de a favoriza utilizarea materialelor plastice pentru carcasele de echipamente hi-fi. Dar astăzi, oțelul este din nou materialul preferat al producătorilor de prim rang din lume pentru fabricația de carcase și alte componente critice. Există câteva motive tehnice întemeiate pentru a proceda astfel, iar Estetic® High Tech și Estetic® Conductive sunt două dintre acestea. Ambele sunt oțeluri cu acoperire organică, recent puse la punct de ArcelorMittal.



„În ultimii zece ani, televizoarele au devenit din ce în ce mai subțiri, în timp ce ecranele au devenit din ce în ce mai mari. Oțelul prezintă avantaje intrinseci față de materialul plastic pentru noile modele de televizoare LED și LCD cu ecrane foarte subțiri, datorită rigidității sale ridicate și a capacității sale de deformare plastică. LED-urile și LCD-urile acumulează electricitate statică în timp ce funcționează”, afirmă Bernard Bausier, key account manager în cadrul ArcelorMittal Steel Coat Europe în Alleur, Belgia. „Dacă electricitatea statică nu este disipată, ea se acumulează treptat, iar oamenii care ating televizorul pot fi supuși unui șoc electric din cauza unei descărcări bruște, ceea ce este neplăcut, dar nu periculos. Mai mult decât atât, acumularea de electricitate statică poate provoca deteriorări ireparabile anumitor componente electronice și altor elemente cum sunt semiconductoarele. Însă, aceste probleme se pot rezolva cu ușurință prin utilizarea oțelului acoperit cu vopsele Estetic® High Tech și Estetic® Conductive. În plus, clienții apreciază din ce în ce mai mult și proprietatea de reciclare a oțelului, un avantaj clar față de materialele plastice.”

Avantaje prin trei straturi

Dezvoltarea gamei Estetic® High Tech a fost declanșată de fapt de o cerere de ofertă de la Samsung cu privire la livrarea de semifabricate pentru panoul din spate al aparatelor de televiziune. Ca toți ceilalți producători asiatici de echipamente hi-fi, Samsung se bazase până atunci în mod exclusiv pe furnizorii coreeni și japonezi de oțel pentru materialele destinate carcasei produselor sale. Aceasta nu era o situație ideală, dată fiind ambiția companiei de a-și extinde producția în Europa. „Aceasta este, într-adevăr, ceea ce ne-a inspirat să dezvoltăm o soluție la problemă, confirmă managerul de piață pentru produse acoperite organic, Chantal Bretton.

Cerințele de performanță erau stricte. ArcelorMittal urma să furnizeze

În prezent, oțelul este din nou materialul preferat de producătorii de prim rang din lume pentru fabricația de carcase și alte piese componente critice.

semifabricate cu o conductivitate ridicată a acoperirii de dublare (1 mΩ maxim) și care să fie corespunzătoare pentru ambutisare foarte adâncă. Stratul exterior de vopsea trebuie să fie conform celor mai stricte specificații de culoare, iar datorită ambutisării adânci, elasticitatea și aderența trebuie să fie foarte ridicate. În plus, suprafața vopsită trebuie să fie extrem de rezistentă la zgâriere. „Este foarte dificil să se combine aceste cerințe”, subliniază Bernard Bausier.

„Am început cu marca de oțel DC06, care are caracteristici foarte bune de ambutisare și o limită de curgere dintre cele mai scăzute din întreaga noastră ofertă de produse,” continuă Chantal Bretton. „Această foaie a fost întâi electrogalvanizată pentru a o face complet rezistentă la coroziune și pentru a garanta un aspect perfect al suprafeței. Apoi s-a aplicat un grund și stratul negru de acoperire Estetic® High Tech pe suprafața exterioară, în timp ce pe suprafața interioară s-a aplicat numai un strat de acoperire transparent Estetic® Conductive. Punerea la punct a acestei tehnici de acoperire organică a durat aproximativ doi ani și am avut nevoie de trei încercări consecutive pentru a ne atinge obiectivul final. În tot acest timp, am lucrat în strânsă colaborare cu uzina noastră de acoperiri aflată în Ramet, lângă Liège (Belgia) și cu furnizorul nostru de vopsea industrială. Acoperirile Estetic® High Tech și Conductive au fost în cele din urmă lansate în septembrie 2009.”

Foarte rezistent la tratamente dure

Așa cum s-a explicat, evoluția recentă în designul TV a condus la utilizarea unor oțeluri cu grosime din ce în ce mai mică. „Cu toate acestea, oțelul nostru trebuie să reziste la tratamente din ce în ce mai dure”, afirmă Bernard Bausier. „Transformarea semifabricatelor în panouri din spate implică operații foarte stricte de ambutisare și perforare. În plus, panourile din spate trebuie să reziste la substanțe chimice,

degreșanți și agenți de curățare foarte corozivi, cum sunt metanolul și etanolul, care pot fi foarte dăunători vopselelor. Suntem mândri să spunem că gama Estetic® High Tech se dovedește de neîntrecut.”

În prezent ArcelorMittal furnizează semifabricate acoperite cu Estetic® High Tech și Conductive câtorva centre de ambutisare. „În 2010 previzionăm să furnizăm câteva mii de tone de semifabricate”, afirmă Bernard Bausier. „Într-o perioadă de doi până la trei ani livrările noastre se pot tripla.”

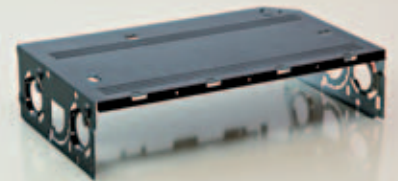
Factorul uman

Punerea la punct de acoperiri noi a avut loc în vremuri turbulente. Criza economică și financiară a forțat ArcelorMittal să-și facă întreaga organizație mai suplă, dar aceasta nu a avut nicio consecință nefavorabilă asupra colaborării cu Samsung și celelalte companii implicate în proiect.

Chantal Bretton: „Aceasta a fost cea mai competitivă dezvoltare pe care am abordat-o în ultimii zece ani. Știam că toate propunerile noastre vor fi comparate permanent cu cele ale concurenților noștri coreeni și europeni. Cu toate acestea, din prima zi am stabilit relații excelente de colaborare cu Samsung și cu toți ceilalți parteneri. Iar datorită acestor legături foarte bune dintre tehnicieni, cercetători și specialiștii comerciali ai ambelor părți, am realizat un progres rapid în acest proiect. De fapt, proiecte ca acesta dovedesc că ArcelorMittal dorește într-adevăr și este capabil să dezvolte noi soluții de înaltă performanță, în parteneriat strâns cu clienții săi.”



Chantal Bretton și Bernard Bausier prezintă panoul din spate de înaltă performanță, dezvoltat pentru televizoarele Samsung.



Mai multe informații despre Estetic® High Tech și Estetic® Conductive sunt disponibile pe website-ul nostru, vezi: www.arcelormittal.com/fce > Products & Services > Product document centre Industry > Estetic®

Oțelul, calificat pentru Cupa Mondială 2010 din Africa de Sud

Stadioanele de fotbal ale transformării viitorului



Cape Town Stadium

Institutul de Construcții din Oțel din Africa de Sud afirmă: „Dacă stadioanele sportive sunt catedralele acestei ere, atunci oțelul a contribuit mult la această senzație. Imensitatea absolută a acestui proiect și succesul său ca simbol al Africii vor amplifica imaginea ingeniozității și competenței sud-africane pentru generațiile ce vor veni.”

Cu peste 100 de zile înainte de Cupa Mondială 2010, toate stadioanele au fost finalizate și declarate ca fiind la nivelul standardului cerut de către FIFA, Federația Internațională de Fotbal.

Potrivit președintelui comitetului organizator al Cupei Mondiale de fotbal din 2010, Danny Jordaan, toate stadioanele au fost finalizate cu șase luni înainte de deschidere și toată infrastructura este gata. Fără o livrare regulată și o procesare rapidă a oțelului în aceste stadioane uriașe, acest lucru nu ar fi fost posibil. Drept rezultat, mare parte a lucrărilor de efectuat în ultimele luni s-ar putea concentra pe operații de reglaj fin, înfrumusețare a stadioanelor și modernizare a infrastructurii din jurul stadioanelor.

Și oțelul a jucat un rol crucial în concretizarea viziunilor arhitecților. La cele zece stadioane ale Cupei Mondiale s-au folosit aproximativ 80.000 de tone, în majoritate furnizate de ArcelorMittal South Africa. Noile stadioane sunt cele mai impresionante din lume și au o capacitate cumulată de aproape 564.000 de locuri.

Cele mai impunătoare trei stadioane

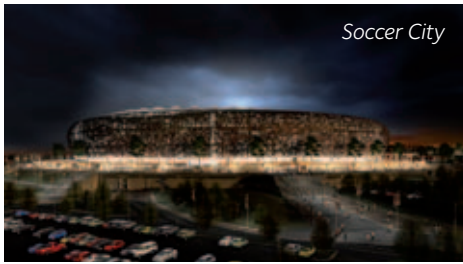
- **Cape Town Stadium** a fost construit pe frontiera centrului orașului, în spatele celebrului V&A Waterfront, la numai câteva sute de metri de linia de coastă. Stadionul este singurul din lume care are tavan din sticlă. Învăluit de o fațadă din fibră de sticlă țesută, acoperită cu teflon, seamănă cu o cupă trandafirică plutind pe

un soclu, când este luminat noaptea. Conceptul și construcția acoperișului sunt unice, având trei structuri de bază care seamănă cu o roată de bicicletă, deschisă în mijloc. În jur de 72 de cabluri care leagă inelul exterior de inelul interior al cercului au fost montate lent pentru a ridica acoperișul de la sol până la înălțimea sa actuală.

- **Moses Mabhida Stadium**, în Durban, are o arcadă din oțel la 105 m deasupra mijlocului terenului, iar prin utilizarea unei cabine de funicular spectatorii se vor bucura de priveliștea extraordinară a Oceanului Indian. Stadionul, care poartă numele unui fost activist politic, are un design inspirat din drapelul Africii de Sud, având arcada impunătoare care

Stadioanele Cupei Mondiale 2010 din Africa de Sud

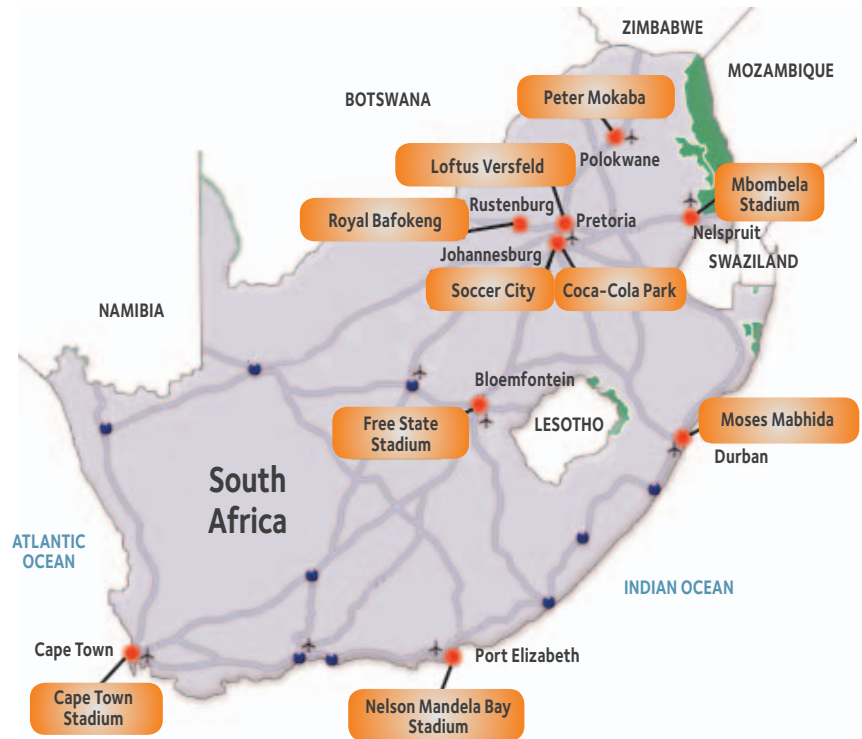
Stadion	Localitate	Capacitate	Cost de construcție/ extindere	Data finalizării
Coca-Cola Park	Johannesburg	62.000	67.5 milioane USD	Iunie 2008
Free State Stadium	Bloemfontein	46.000	41.2 milioane USD	Februarie 2009
Cape Town Stadium	Cape Town	68.000	600 milioane USD	Decembrie 2009
Loftus Versfeld	Pretoria	50.000	12 milioane USD	Ianuarie 2009
Mbombela Stadium	Nelspruit	43 500	140 milioane USD	Noiembrie 2009
Moses Mabhida Stadium	Durban	70.000	450 milioane USD	Noiembrie 2009
Nelson Mandela Bay Stadium	Port Elizabeth	48.000	270 milioane USD	Aprilie 2009
Peter Mokaba	Polokwane	46.000	150 milioane USD	Noiembrie 2009
Royal Bafokeng	Rustenburg	42.000	45 milioane USD	Martie 2009
Soccer City	Johannesburg	89.000	440 milioane USD	Octombrie 2009



Soccer City

reprezintă unitatea acestei națiuni iubitoare de sport. Cele două picioare ale arcadei din partea de sud a stadionului se unesc pentru a forma un singur picior pe partea de nord, simbolizând noua unitate a unei țări cândva divizate.

- **Soccer City**, aflat în imediată apropiere a zonei urbane Soweto, în Johannesburg, va găzdui meciul de deschidere și finala. Stadionul are forma unui calabash, un vas tradițional african pentru băut. Învelișul exterior are o anvergură de 43.000 m² și se va construi din material în întregime natural, eficient din punct de vedere energetic. Este cel mai mare stadion din Africa, cu o capacitate de aproape 90.000 de locuri.



Moses Mabhida





Permiteți oțelului emailat să vă însenineze ziua

De mulți ani, oțelul emailat a fost asociat în general cu tigăi și oale de gătit, căzi de baie și cădițe de duș. Într-adevăr, există foarte puține materiale care pot rivaliza cu oțelul emailat în ceea ce privește durabilitatea, puritatea și igiena. Acest fapt poate explica interesul relativ nou al arhitecților și dezvoltatorilor imobiliari în acest material pentru fațade arhitectonice, placări igienice de ziduri, căptușiri de tuneluri și decorațiuni interioare. În cadrul ArcelorMittal nu avem nicio îndoială că în următorii ani, oțelul emailat, lucios și din ce în ce mai pitoresc ne va însenina realitatea cotidiană.

Caracteristicile extraordinar de atractive ale oțelului emailat pentru industria de construcții rezultă din proprietățile celor două elemente constitutive: oțelul și emailul. Oțelul oferă rezistență mecanică și plasticitate, în timp ce emailul asigură durabilitate și un aspect lucios și frumos. Procesul de producție impune aplicarea unui sau a mai multor straturi de email pe suprafața pregătită a unei calități corespunzătoare de oțel și apoi arderea

acestui la o temperatură cuprinsă între 780°C și 850°C.

Strălucire nemuritoare

Testele realizate de Porcelain Enamel Institute au demonstrat că panourile emailate pot rezista timp de treizeci de ani fără niciun semn de coroziune pe substratul de metal. Ploaia, poluarea atmosferică (dioxidul de sulf, oxidul de azot), atmosfera marină încărcată de sare, radiațiile

ultraviolete și schimbările bruște de temperatură nu vor conduce la nicio modificare a aspectului, culorii sau luciului suprafeței emailate.

Suprafețele emailate nu au niciun por și nicio fisură în care să se poată aduna și înmulți bacterii sau în care să se poată acumula praf, făcându-le ușor de curățat. În cazul deteriorării aspectului cu graffiti, se pot utiliza în siguranță toți solvenții disponibili în comerț, pentru curățarea acestora.

În cele din urmă, suprafețele de oțel emailat sunt, de asemenea, extrem de rezistente la zgâriere, abraziune, șoc și uzură. Datorită caracteristicilor lor vitroase, au o stabilitate excelentă la temperaturi de la -60°C la 500°C. Expunerea la flăcări și alte surse de căldură nu va cauza nicio deteriorare. În plus, emailul nu va emana niciun gaz toxic. Panourile emailate sunt clasificate în clasa A1 de rezistență la foc.

Toate caracteristicile de mai sus fac panourile din oțel emailat un material de primă calitate pentru numeroase aplicații în industria de construcții. Acestea se pot utiliza pentru placarea clădirilor și tunelurilor, cât și pentru decorarea interioarelor în locuri publice, cum sunt aeroporturile, gările și stațiile de metrou.

Din perspectiva construcției

Oțelul emailat este disponibil într-o gamă aproape infinită de culori, modele și structuri, având finisare lucioasă, satinată sau mată. Întrucât se utilizează numai pigmenți minerali naturali, culorile nu sunt sensibile la ultraviolete și dovedesc o stabilitate considerabilă în timp. Aceste caracteristici fac panourile din oțel emailat să fie adecvate în special pentru realizarea de indicatoare și placarde, cât și pentru reproducerea de lucrări de artă și fotografii.

Panourile se pot instala în orice climat de pe glob, nefiind sensibile la temperatura ambiantă. Datorită acestei stabilități excelente a culorilor – care poate fi garantată pentru o perioadă extrem de lungă – panourile emailate se pot reamplasa cu ușurință când se renovează sau se extinde o clădire, fără a exista vreo

diferență perceptibilă de culoare între panourile vechi și cele noi.

Wilhelm Schmidlin AG: e momentul să părăsim domeniul confortabil

Wilhelm Schmidlin AG, producătorul elvețian de căzi de baie, cădițe de duș, chiuvete și lavoare din oțel, împărtășește cu claritate convingerea ArcelorMittal că există un viitor luminos pentru oțelul emailat în industria de construcții. „În Elveția avem câteva sute de kilometri de tuneluri, care trebuie căptușite cu materiale durabile,” afirmă Simone Stalder, director de marketing la Wilhelm Schmidlin AG. „Oțelul emailat este corespunzător în special pentru aceasta, deoarece suprafața sa vitroasă dură este rezistentă la graffiti și este ușor și ieftin de curățat. De asemenea, asigură o iluminare mai bună, deoarece reflectă mai multă lumină, ceea ce înseamnă că este necesară o investiție mai mică în iluminat. Și în ultimul rând, dar nu cel mai puțin important, îmbunătățește rezistența la foc.”

„Încă de când a devenit posibilă utilizarea panourilor din oțel emailat pentru această aplicație, Elveția a cumpărat panouri din străinătate”, continuă aceasta. „Am

consultat arhitecți și dezvoltatori imobiliari și am descoperit repede că există un interes viu în acest material de construcție în rândul proiectanților. Prin urmare, am hotărât că era momentul să părăsim domeniul nostru confortabil și să începem să fabricăm panouri din oțel emailat pentru piața construcțiilor. Mai întâi am produs plăci albe, elemente de placare a ușilor și panouri pentru fațada nouă a propriului nostru laborator și centru de încercări, însă vom furniza în curând panouri emailate unui număr de companii de construcții. Sunt sigură că acest demers deschide noi perspective pentru compania noastră.”

„Emailarea este specialitatea noastră de multe decenii”, conchide Simone Stalder din cadrul Wilhelm Schmidlin AG. „Însă, producerea panourilor perfect plate din oțel emailat necesită diferite abilități și tehnici din partea celor specializați în fabricarea căzilor de baie. Constatăm că este foarte interesant să îndrăznim să abordăm această nouă oportunitate de afaceri, dar în același timp este reconfortant să știm că ne putem bizui pe sprijinul tehnic al ArcelorMittal.”



Avantajele simulării pe computer

ArcelorMittal a acumulat un know-how considerabil în emailarea diferitelor mărci de oțeluri. Temperatura este un factor deosebit de critic. De-a lungul anilor, am dezvoltat instrumente de calcul redutabile pentru simularea procesului de emailare vitroasă. Tehnicile de simulare pe computer sunt utile mai ales pentru definirea formei corecte și a grosimii panourilor (reducerea grosimii și optimizarea dimensională fiind vitale pentru evitarea defectelor). Acestea sunt la fel de utile pentru stabilirea celei mai bune metode de suspendare a panourilor în cuptor și pentru determinarea grosimii optime de email, a temperaturii de ardere și a vitezei liniei.

ArcelorMittal este producătorul european de prim rang de oțeluri pentru emailare. Producerea acestui tip de oțel necesită stăpânirea perfectă a fiecărui stadiu al procesului. Pentru mai multe informații cu privire la gama completă de oțeluri pentru emailare a ArcelorMittal, vezi: www.arcelormittal.com/fce > Products & Services > Product document centre Industry > Steels for enamelling

FutureSteelVehicle

Perspective electrizante pentru industria automobilelor



Rezervele de petrol în scădere și presiunea globală de a reduce emisiile de CO₂ au o prioritate mai mică față de necesitatea unor vehicule alimentate cu energie alternativă, accesibile și sigure. Acest fapt a determinat WorldAutoSteel, grupul auto din cadrul World Steel Association, să lanseze un proiect de dezvoltare a autovehiculelor, compus din trei etape, cunoscut drept programul FutureSteelVehicle (FSV). Prima etapă, care a constat în principal dintr-un studiu tehnic, a fost finalizată în noiembrie 2009. A doua etapă se axează în prezent pe proiecte de concept și urmează a fi încheiată în 2010. A treia și ultima etapă va fi în principiu dedicată implementării noilor tehnologii. În stadiul actual din programul FutureSteelVehicle a devenit evident faptul că oțelul continuă să fie materialul preferat pentru fabricația de vehicule cu masă redusă, sigure și ecologice.

În prima etapă, echipa tehnică FutureSteelVehicle a luat în considerare patru opțiuni pentru vehicule care se preconizează să fie lansate între anii 2015 și 2020. Prima opțiune a constat într-un vehicul cu patru locuri, cu propulsare pe bază de baterii electrice. A doua și a treia opțiune s-au axat pe vehicule electrice hibride cu reîncărcare, cu patru, respectiv cu cinci locuri. Cea din urmă a fost un vehicul pe bază de pile de combustie, cu cinci locuri. Fiecare dintre aceste opțiuni a fost evaluată de către echipa tehnică, iar grupurile motopropulsoare au fost selectate pe baza performanțelor, a fezabilității în producție și a costurilor.

Program frânat de criza economică

„Într-o fază incipientă a primei etape din cadrul programului FutureSteelVehicle, a devenit clar faptul că tehnologia pilei de combustie nu ajunsese încă la maturitate”, afirmă Philippe Antoine, șeful departamentului de inginerie avansată pentru Automotive și unul dintre reprezentanții ArcelorMittal în cadrul WorldAutoSteel. „Nu vom vedea pe străzile noastre niciun vehicul propulsat cu ajutorul pilelor de combustie mai devreme de 2020-2025, astfel încât ne-am hotărât să ne îndreptăm atenția asupra vehiculelor electrice cu acumulatori și a celor electrice hibride reîncărcabile.”

În prima etapă s-au examinat tipuri diferite de acumulatori, cât și criteriile de rezistență la impact și diverse alte

tehnologii, cum ar fi utilizarea anvelopelor cu frecare redusă. „Noile sisteme de grupuri motopropulsoare, care au ieșit în evidență din studiu în cele din urmă, pot schimba în mod radical structura vehiculelor viitorului,” conchide Philippe Antoine. „Prin urmare, etapa întâi oferă informații prețioase pentru conceptele de proiectare din etapa a doua la care lucrăm în acest moment.”

Însă etapa a doua nu a demarat în cele mai bune condiții. „Ne-am fixat ca obiectiv stabilirea arhitecturii noilor vehicule și tocmai începuserăm să definim componentele critice și procesele de producție, când criza financiară a lovit, iar câțiva colaboratori au fost nevoiți să-și reajusteze sau chiar să-și reducă bugetele de cercetare. Ca rezultat, am restrâns și mai mult aria de cercetare la vehiculul electric cu acumulatori.”

Obiective ambițioase de reducere a masei

În cadrul celei de-a doua etape, care urmează a fi încheiată până la sfârșitul anului 2010, echipa FutureSteelVehicle dezvoltă concepte de proiectare detaliate și o structură fundamental nouă a caroseriei pentru vehiculul electric cu acumulatori. Pe lângă acestea, echipa va identifica și modificări structurale în vederea adaptării vehiculelor electrice hibride reîncărcabile și a celor pe bază de pile de combustie la variantele de grupuri motopropulsoare.

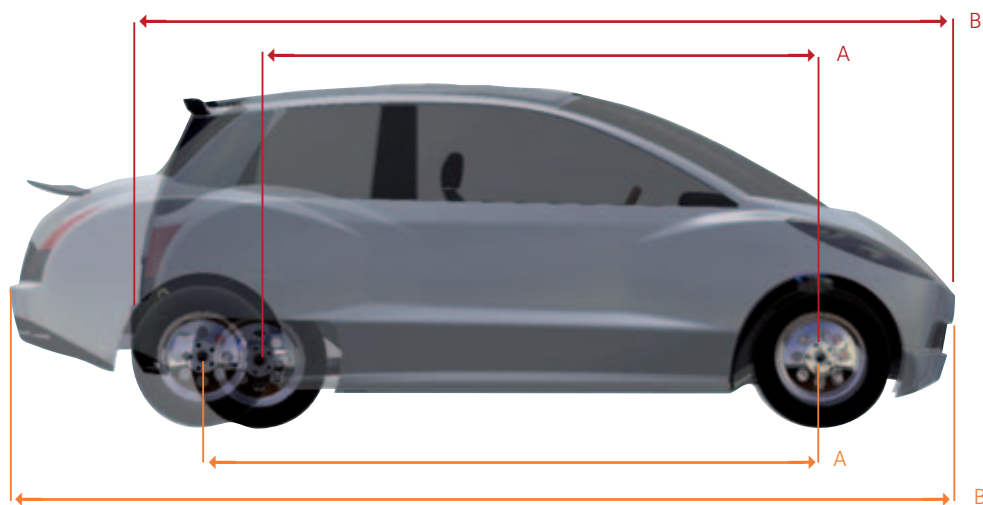
Principala provocare din etapa a doua a fost extinderea autonomiei vehiculelor pur electrice. „Problema constă în masa vehiculului și a grupului motopropulsor”, explică Philippe Antoine. „Automobilele electrice mici de astăzi au o autonomie de deplasare cuprinsă între 150 și 160 de kilometri. Astfel, ne-am propus găsirea de modalități de reducere a masei caroseriei și a grupului motopropulsor electric fără a compromite siguranța. Pentru a ne îndeplini obiectivele ambițioase de reducere a masei, am utilizat tehnologii avansate de fabricație a oțelului și de optimizare în montaj, reușind să extindem autonomia la 250 de kilometri, chiar și cu cinci pasageri la bord.”

„Până în acest moment, componentele electrice erau adesea considerate periferice de către producătorii auto,” conchide Philippe Antoine. „Dar acest fapt este pe cale să se schimbe radical. În cadrul ArcelorMittal dispunem de o experiență considerabilă în ce privește utilizarea oțelului în aplicații electrice industriale. Mă refer aici atât la oțeluri de construcție, cât și la oțeluri electrice. Prin urmare, am încrederea că ne vom asocia în curând cu un număr din ce în ce mai mare de constructori auto pentru a identifica soluții inovatoare bazate pe oțeluri, pentru abordarea numeroaselor provocări tehnice pe calea către succesul automobilelor electrice.”

Câteva propuneri inițiale de stilizare



FSV1 este un vehicul de cel puțin 4 locuri cu un ampatament de 2524 mm (A) și o lungime totală de 3700 mm (B).



FSV2 este un vehicul de 5 locuri cu un ampatament de 2800 mm (A) și o lungime totală de 4350 mm (B).



Se iau în considerare două alternative pentru grupul motopropulsor: un vehicul electric hibrid reîncărcabil și un vehicul electric cu acumulatori.

Vehiculele electrice (hibride) există într-o varietate de forme și dimensiuni

Un **vehicul electric hibrid** combină un motor cu ardere internă cu un grup motopropulsor electric, fapt care facilitează fie realizarea unei economii superioare de combustibil, fie obținerea unor performanțe mai ridicate. Vehiculele electrice hibride moderne au încorporate tehnologii de îmbunătățire a eficienței, precum frânarea regenerativă, care transformă energia cinetică a vehiculului în energie electrică ce realimentează bateria.

Multe vehicule hibride reduc emisiile prin oprirea motorului cu ardere internă pe durata staționării și a repornirii acestuia la nevoie. Acest procedeu este cunoscut drept **sistem start-stop**. Un vehicul electric hibrid produce emisii mai scăzute decât unul pe benzină sau diesel de dimensiuni comparabile, deoarece motorul său cu ardere internă este de regulă mai mic decât unul aflat în vehiculele convenționale alimentate cu combustibili fosili.

Un **vehicul electric hibrid reîncărcabil** reprezintă un vehicul hibrid cu acumulatori care pot fi reîncărcați prin conectarea unui ștecher la o priză electrică externă. Acesta prezintă caracteristici atât ale vehiculelor electrice hibride, având un motor electric și un motor cu ardere internă, cât și ale vehiculelor electrice cu acumulatori, întrucât acesta dispune și de un ștecher pentru conectare la rețeaua de electricitate.



Noile mărci de oțeluri aliate cu bor se potrivesc perfect pentru aplicații de mare rezistență, cum sunt discurile agricole.

Din ce în ce mai rezistent

Noi oțeluri rezistente la uzură pentru mașini și utilaje

Ca și celelalte companii, ArcelorMittal Flat Carbon Europe (FCE) se confruntă cu provocarea de a se ridica la nivelul așteptărilor pieței sau chiar a-l depăși. Din acest motiv, discutăm cu clienții în fiecare etapă a colaborării noastre, pentru a ne asigura că le sunt satisfăcute cerințele. Producătorii de mașini și utilaje ne oferă informații valoroase, pe care le putem apoi utiliza în dezvoltarea noilor mărci de oțeluri.

Mai întâi, să aruncăm o privire la o aplicație practică a unui oțel rezistent la uzură. Ne aflăm la ferma agricolă a lui Henri Bertrandie din zona centrală a Franței, unde se testează noi discuri agricole, fabricate de Forges de Niaux. ArcelorMittal a pus la punct și a livrat o nouă marcă specială de oțel aliat cu bor pentru a conferi discurilor o durată de exploatare mai mare. Henri Bertrandie deține 250 de hectare de terenuri agricole, din care 50 de hectare au sol de granit, foarte stâncos și abraziv. „Durata de exploatare a unui disc agricol depinde direct de tipul de sol în

care este utilizat, dar în prezent viteza de tracțiune a devenit factorul esențial în durata de utilizare a unui disc”, explică Henri Bertrandie. „Utilizăm o grapă cu 40 de discuri, trasă de un tractor de 285 cai putere. Cu noile discuri, am constatat o uzură mult mai mică, deși lucrăm la viteze de 10 - 12 kilometri pe oră. Vechile discuri ne permiteau să lucrăm la numai 7 - 8 kilometri pe oră. În plus față de creșterea productivității, obținută cu noile discuri, am observat o scădere semnificativă a consumului de combustibil și o creștere considerabilă a eficienței.”

După ce mașina de arat de mare dimensiune s-a oprit, Henri Bertrandie se așează în genunchi pentru a inspecta discurile. „Ei bine, am lovit câteva pietre mari,” spuse el, „dar totul pare intact.” Apoi, ridicând două pietre: „Aceste discuri nu întâmpină efectiv nicio dificultate în spargerea pietrelor.”

Oțelul aliat cu bor: rezistență excelentă la uzură și rupere

„Acesta este un exemplu bun care reflectă ceea ce se poate realiza cu noile mărci de oțel aliat cu bor pe care le



În plus față de creșterea productivității, obținută cu noile discuri, am observat o scădere semnificativă a consumului de combustibil și o creștere considerabilă a eficienței.

dezvoltăm în prezent”, afirmă Claudia Liedl din cadrul Technical Client Team. „Pentru discul agricol Niaux 200, am folosit o nouă marcă, recent dezvoltată, de oțel aliat cu bor. Între timp, am pus la punct câteva mărci noi de oțeluri cu bor, care urmează să fie livrate în rulouri: 26MnB5, 27MnCrB5 și 33MnCrB5.”

În februarie 2010, ArcelorMittal a produs primele piese turnate din oțel aliat cu bor 26MnB5 pentru industria de automobile, iar în curând această marcă specială de oțel va fi disponibilă și pentru producătorii de mașini și utilaje. „Celelalte două mărci sunt încă în curs de a fi studiate din punct de vedere al utilității practice, dar există o șansă mare ca ele să fie disponibile mai târziu în anul 2010”, continuă Claudia Liedl. „Acestea s-ar potrivi perfect pentru discuri agricole. De asemenea, mărcile cu bor se utilizează pentru valțurile malaxorului de ciment.”

„Avantajul evident al oțelului aliat cu bor este rezistența sa ridicată la rupere”, subliniază Patrick Pauwels, care face parte de asemenea din Technical Client Team. „Și mai mult decât atât, chiar într-o stare necălită, toate mărcile noastre care vor apare curând vor avea o foarte bună rezistență la uzură și la rupere.”

Oțelurile UHSLA: sudabilitate și rezistență la uzură

După studiul de piață care a fost întreprins anul trecut, ArcelorMittal s-a

hotărât să lanseze și noile oțeluri slab aliate cu rezistență foarte ridicată (Ultra High Strength Low Alloy steels – UHSLA), și anume marca S700MC cu grosimi mari și marca S960MC. Numerele încorporate în denumirea mărcii se referă la limita de curgere, exprimată în MPa. Acestea sunt mai ușor sudabile decât oțelurile aliate cu bor datorită faptului că sunt oțeluri slab aliate.

„Marca de oțel S700MC va fi disponibilă în grosimi de până la 12,7 mm, ceea ce o face să fie o alternativă practică la tabla groasă, deseori utilizată pentru fabricația de traverse și podele de caroserii pentru autocamioane și camioane basculante”, explică Patrick Pauwels. „Tenacitatea sa va fi complet garantată până la -40°C.”

„De asemenea, studiem posibilitatea lansării mărcii S960MC”, adaugă Christophe Degand din echipa globală de cercetare și dezvoltare de produse. „Am efectuat încercări în producție în martie 2010, iar rezultatele au fost promițătoare. Această marcă nouă este foarte rezistentă la uzură și ideală pentru fabricația brațelor de macarale mobile.”

Oțeluri speciale rezistente la uzură

Mărcile rezistente la uzură Fora 450, Fora 400, Creusabro 4800 și Creusabro 8000 au fost întotdeauna foarte solicitate de producătorii de caroserii de autocamioane. În mod tradițional, aceste produse au fost furnizate de regulă sub

formă de tablă groasă. Împreună cu ArcelorMittal Industrieel, ArcelorMittal FCE dezvoltă în prezent grosimi mai mici care pot fi furnizate sub formă de rulou.

„Procesul de dezvoltare este foarte avansat”, afirmă Christophe Degand. „Vom putea oferi aceste produse într-o gamă largă de grosimi înainte de anul 2012. ArcelorMittal FCE are o ofertă cuprinzătoare de produse, de la rulouri de bandă laminată la cald, de bază, până la diferite oțeluri cu rezistență ridicată, foi de tablă sudate cu laser și materiale prevopsite. În prezent suntem în curs de extindere a ofertei cu o nouă gamă de mărci speciale și tehnice, concepute să satisfacă nevoile în continuă dezvoltare ale clienților noștri.”

Puteți găsi mai multe informații cu privire la gama noastră de oțeluri aliate cu bor în catalogul nostru de produse online – vezi www.arcelormittal.com/fce > Product catalogue for industry applications

Explorarea de noi teritorii cu semifabricate sudate cu laser

Cucerirea de noi industrii

Semifabricatele sudate cu laser (LWB) au dovedit de multă vreme ce avantaje reprezintă pentru industria automobilelor. În numai zece ani, acestea au devenit de fapt instrumente indispensabile în cercetarea constructorilor de automobile de a reduce greutatea caroseriei și de a realiza performanțe privind rezistența la coliziune. În cadrul ArcelorMittal, suntem convinși că mult mai multe industrii vor adopta tehnologia LWB pe măsură ce vor înțelege mai bine marea sa adaptabilitate și avantajele sale multiple. Din acest motiv, divizia Tailored Blanks din cadrul ArcelorMittal și-a propus să ofere tehnologia sa către cinci noi ramuri industriale.

Industria căilor ferate

Pereții laterali pentru vagoanele de călători nu necesită aceeași rezistență și rigiditate pe întreaga suprafață. Tehnologia LWB oferă producătorilor de echipamente de căi ferate posibilitatea de a utiliza mărci de oțel și grosimi diferite în secțiuni diferite ale acestor pereți laterali. Prin combinarea sudării cap la cap cu laser cu sudarea discontinuă cu laser, se pot integra ranforsări locale sau mai mari (de exemplu în colțurile ferestrelor sau elemente de rigidizare orizontale sau verticale ale pereților mari).

Când se lucrează cu dimensiuni mari, deformarea produsă de căldură poate fi o

problemă semnificativă în menținerea integrității produsului în ansamblu. Încă o dată, tehnica laser poate oferi un răspuns foarte bun la această problemă ambițioasă, întrucât generează căldură mai puțină în timpul procesului propriu-zis. Eliminând operațiile de re prelucrare, se pot reduce semnificativ complexitatea sau ranforsările, prin urmare se reduc greutatea și costul. De asemenea, sudarea discontinuă cu laser permite producătorilor să reducă grosimea totală a pereților laterali, datorită faptului că aportul de căldură este mult mai scăzut în comparație cu metodele tradiționale de sudare. Un aport mai mic de căldură semnifică un risc mai mic de deformare și

limitează, sau chiar suprimă necesitatea unei re prelucrări costisitoare a zonelor vizibile.

Autovehicule de șantier

În industria autovehiculelor de șantier, avantajele tehnologiei LWB variază în funcție de aplicație. Prin utilizarea de semifabricate sudate cu laser, de exemplu la camioane basculante, clienții reușesc să rezolve problema limitării la lățime a rulourilor. De asemenea, se reduce costul, se oferă un aspect vizual bun și se reduce la minim nevoia de re prelucrare sau de aplicare a unui tratament de rezistență la coroziune. Aceste avantaje devin chiar mai evidente când producătorii de autovehicule de șantier combină tehnologia LWB cu utilizarea oțelurilor avansate cu rezistență ridicată. Această combinație conduce la reduceri suplimentare de grosime, greutate și cost. Alt avantaj important al tehnologiei LWB pentru industria autovehiculelor de șantier rezidă în rezistența superioară la oboseală și transmiterea de solicitări prin semifabricatele sudate cu laser, în comparație cu piesele sudate prin puncte, utilizate în mod tradițional.

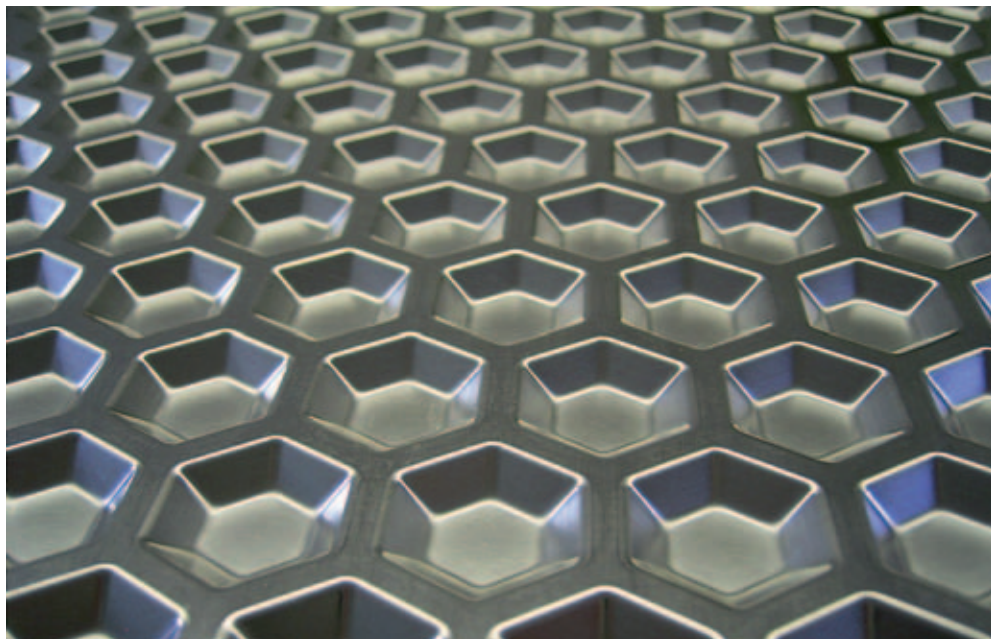
Aparate electrocasnice

Ca aproape în toate celelalte piețe, obiectivul cheie pe piața aparatelor electrocasnice de volum mare este să se reducă la minim costul total de producție pentru client. O misiune îndeplinită perfect de tehnologia LWB! Ideea este să se aleagă mărcile optime de oțel pentru fiecare piesă componentă, iar acestea să fie îmbinate prin sudură, formându-se semifabricate pregătite de utilizare pentru aparate electrocasnice. Aceste semifabricate facilitează mult satisfacerea simultană a cerințelor tehnice și a așteptărilor consumatorilor.

Energie

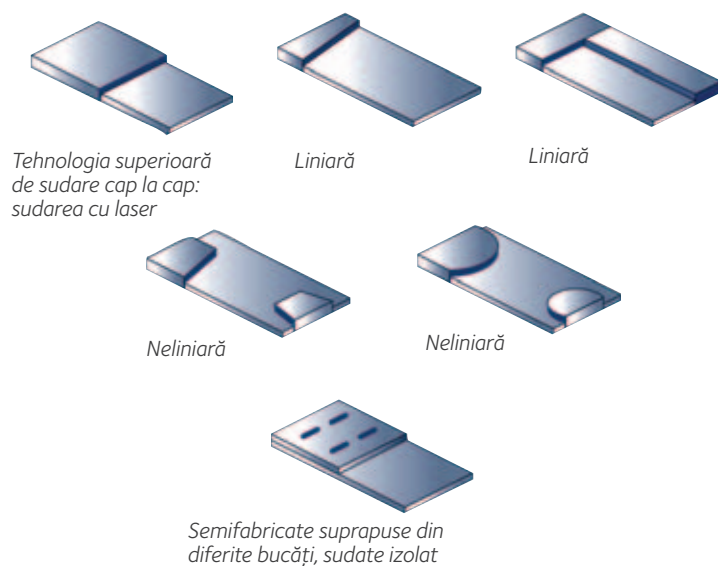
Pentru aplicații precum schimbătoarele de căldură cu plăci din oțel, utilizarea sudurii cu laser poate avea ca rezultat o creștere semnificativă a productivității în comparație cu tehnologiile standard, cum este sudarea prin puncte. De asemenea, poate conduce

Panoul sandwich Borit este un exemplu grăitor de panou structural ușor, dar foarte rigid. Acest tip de panou este interesant pentru diferite segmente de piață: fațade sau pereți despărțitori în construcții, ambalaje industriale durabile, transport, containere de transport aerian și, privind în perspectivă, aplicații în construcții navale. Borit nv este o companie desprinsă din Ocas nv și Borit Leichtbau-Technik GmbH, beneficiind de avantajele tehnologiei inovatoare ale producției hydrogate.



Asamblare productivă și flexibilă prin suprapunere: sudarea discontinuă cu laser

Sudarea discontinuă se poate utiliza la îmbinarea prin suprapunere a două sau mai multe piese din oțel, prin intermediul sudurilor continue sau intermitente. Prin sudare discontinuă, este posibil să se realizeze îmbinări foarte rezistente. Această tehnică este semnificativ mai rapidă decât sudarea tradițională prin puncte. De asemenea, se reduce cantitatea absorbită de căldură de către materialul de bază, ceea ce ajută în reducerea la minim a deformării. Rezistența și rigiditatea unui semifabricat sudat cu laser pot fi optimizate prin adaptarea orientării cusăturii. Un avantaj suplimentar este acela că sudarea discontinuă necesită posibilitate de acces a laserului numai pe o față, în timp ce pentru sudarea prin puncte piesele de oțel trebuie să fie accesibile pe ambele fețe.



la o reducere a numărului de piese componente. Iar pentru mult mai multe aplicații din această ramură industrială – cum este producerea de cazane și recipiente – utilizarea tehnologiei LWB permite producătorilor să combine mărci diferite de materiale și să optimizeze utilizarea de material pentru a reduce costurile.

Construcții

Tehnologia LWB și tehnologia de sudare cu laser ca atare pot fi utilizate cu succes pentru producerea de panouri cu rigiditate ridicată, cât și a panourilor „design”, cum sunt panourile de construcție Borit. Prin simpla sudare a semifabricatelor, devine posibilă îmbunătățirea performanței tehnice

Tailored Blanks pe website

ArcelorMittal Tailored Blanks are propriul modul separat pe website-ul ArcelorMittal Flat Carbon Europe. Adresa de internet este: www.arcelormittal.com/tailoredblanks.

Pagina de start ArcelorMittal Tailored Blanks conține patru căsuțe accesibile, care fac legătura direct cu secțiunile principale ale website-ului:

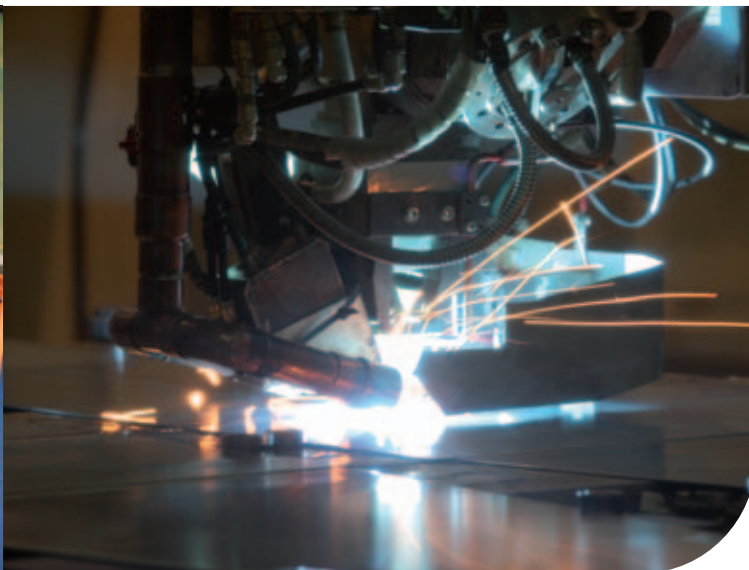
1. „Tailored Blanks”, care oferă informații cu privire la companie și produsele sale.
2. „Steel from the upstream ArcelorMittal mills”, care explică relația cu Grupul ArcelorMittal.
3. „Important advantages of Tailored Blanks”, care prezintă principalele motive pentru alegerea semifabricatelor sudate cu laser: reducerea greutateii și a costului, îmbunătățirea securității etc.
4. „Our global footprint”, care prezintă harta lumii pe care sunt ilustrate locațiile tuturor sediilor și fac legătura către paginile care conțin informații detaliate cu privire la unitățile noastre de producție.

În plus, meniul convențional conține link-uri către informații amănunțite despre „produse”, „soluții inovatoare” și „servicii și mijloace de comunicare”.

Exemplu de mașină de sudare cu laser



O rază laser în acțiune



ArcelorMittal primește „Logistics Award” de la PSA Peugeot Citroën

Pe data de 19 martie 2010, PSA Peugeot Citroën și-a invitat partenerii principali la sediul său din Poissy, Franța, pentru evenimentul denumit „Ziua furnizorului”. Prestigiosul Premiu al Furnizorului de la categoria „Logistică” a fost decernat companiei ArcelorMittal și a fost înmănat lui Robrecht Himpe, CEO Flat Carbon Europe, în prezența Președintelui Consiliului de Administrație al PSA Peugeot Citroën, Philippe Varin.



Acest eveniment a fost prilejul pentru PSA să premieze 14 furnizori, pentru colaborarea valoroasă de care au dat dovadă în 2009. Philippe Varin a subliniat că aceste distincții reprezintă un semn puternic de apreciere a furnizorilor valoroși pe parcursul unui an dificil.

Abordare proactivă – oricând!

Jean-Christophe Quémard, EVP Purchasing în cadrul PSA Peugeot Citroën, a explicat că sprijinul acordat de ArcelorMittal în a doua jumătate a anului 2009 a fost deosebit de valoros, pentru că a menținut o aprovizionare receptivă de oțel într-un moment în care era neapărată nevoie: „Ne

putem bizui pe ArcelorMittal, chiar în vremuri foarte grele, ca anul 2009, un an cu o scădere uriașă a cererii de automobile, opriri ale uzinelor pe termen scurt și nevoia unei flexibilități în aprovizionare.” În plus, clientul a adus elogiul companiei ArcelorMittal pentru dinamism în oferirea de alternative de fiecare dată când alți furnizori nu aveau o soluție.

ArcelorMittal a fost reprezentat de Robrecht Himpe, CEO Flat Carbon Europe, Philippe Aubron, General Manager Automotive Europe, Pierre Fabre, Senior Manager Automotive Europe și Nicolas Rouet, Global Account Manager pentru PSA Peugeot Citroën.

Automotive Europe pregătește viitorul

De la 1 februarie 2010, organizația Automotive Europe s-a schimbat. Jean-Martin Van der Hoeven, Chief Marketing Officer pentru Automotive Europe, ne comunică ce s-a schimbat și de ce.



Jean-Martin Van der Hoeven, Chief Marketing Officer pentru Automotive Europe, adevărată forță motrice a organizației Automotive Worldwide din ArcelorMittal.

Mai întâi de toate, de ce s-au făcut schimbări în organizația Automotive Europe?

Companiile din domeniul auto au suferit schimbări profunde din cauza crizei. Am asistat la o redistribuire a rolurilor constructorilor de automobile pe plan mondial, care a condus la o reconfigurare a jucătorilor-cheie și o modificare a amprentei geografice. De asemenea, am constatat o schimbare în cerințele privind produsele și soluțiile pe bază de oțel, prin dezvoltarea vehiculelor hibride și electrice, cu costuri scăzute. Și în ultimul rând, dar nu mai puțin important, relațiile noastre cu clienții au fost perturbate, ca urmare a primului val al volatilității materiilor prime din 2008.

Ce s-a schimbat exact?

Automotive Europe are acum o organizație mai suplă și mai eficientă. Structura nivelului superior al Automotive Europe, cu Philippe Aubron aflat la conducerea departamentului comercial și Jean-Claude Caillaud la conducerea departamentului tehnic, va asigura o luare rapidă a deciziilor și o comunicare eficientă. Funcțiile de marketing și de control financiar sunt acum integrate în cadrul Automotive Europe, pentru a permite diviziei Automotive Worldwide din ArcelorMittal să fie mai receptivă și proactivă în acest mediu caracterizat de schimbări rapide. Mai mult, s-au creat noi conturi de clienți, pentru a se asigura crearea și recuperarea cotei de piață, atât pe piețele emergente, cât și pe cele dezvoltate.