

40 mld. euro care vizează transformarea fabricilor la nivel mondial.

De partea cealaltă, planul Continental este de a continua recrutările pentru România.

„În 2020 am investit circa 150 mil. euro în România. Dacă adunăm cei 20 de ani, am investit în total peste 2 mld. euro în această perioadă și mergem mai departe pe acest drum. Anul trecut am ajuns la 20.000 de angajați față de 8.000 în urmă cu 12 ani, iar mai departe ritmul este de 1.000 de noi angajați în fiecare an”, a explicat directorul de țară.

Dincolo de transformarea industriei auto, furnizorii se confruntă cu problema creșterii costurilor materiilor prime, ale altor componente dar și ale energiei, iar acest lucru înseamnă că pe viitor mașinile s-ar putea scumpi în urma renegocierii anumitor contracte.

„Orice produs reprezintă o sumă de costuri din mai multe surse. Noi analizăm cum putem optimiza costurile astfel încât scumpirea energiei să nu afecteze prețul final. În plus, pentru produsele noi avem un business case nou. Unde avem produse în derulare analizăm situația actuală. Dar nu vorbim doar de scumpirea energiei, ci și a altor componente și materiale. Cu unii furnizori vom putea negocia, cu alții nu. Trebuie să vedem cum mergem mai departe. Ce vedem acum nu va dura prea mult, cel mai probabil. Aceeași scumpire pe care o vedem acum pentru noi ca cetățeni la energie se vede ca recuperare după criză, ca transformare a pieței energetice în direcția energiei regenerabile. Scumpirea energiei electrice vine acum după o perioadă în care nu au existat actualizări ale contractelor, iar

industria a revenit pe plus și în plus vine și iarna”, a subliniat directorul de țară.

În premieră, Dacia și Ford sunt în top companii prelucrătoare după ce americanii au urcat pe poziția secundă, depășind Rompetrol Rafinare.

În cele 20 de companii din industria prelucrătoare lucrau în 2020 aproape 76.200 de oameni. Extinderea fabricilor de componente auto și a celor care produc echipamente pentru sectorul auto se vede cel mai bine în evoluția numărului de salariați în ultimii cinci ani.

În top 20 cea mai mare pierdere a fost înregistrată de Rompetrol Rafinare, de aproape 646 mil. lei, iar cel mai mare câștig este al Continental Automotive Products – fabrica de anvelope de la Timișoara, de 465 mil. lei, urmat de cel al Coca-Cola HBC, de aproape 336 mil. lei.

Grupul german Continental este prezent cu două companii între cele mai mari 20 din industria prelucrătoare, în condițiile în care la nivel de grup germanii au afaceri de circa 3 mld. euro și 20.000 de angajați.

Trecerea la standardul de măsurare a consumului de carburant WLTP în 2018 și la noile norme Euro 6d la 1 septembrie 2019 și impunerea normelor de 95g CO2/km medie per grup auto de la 1 ianuarie 2021 în Europa au pus sub presiune industria auto. Astfel, când pandemia a lovit economia mondială la început de 2020, producătorii auto deja aveau probleme. Peste acestea au venit aproape două luni în care uzinele au stat închise, iar abia pe final de an acestea au revenit la capacitatea de producție din 2019. Chiar și așa, la scurt timp a lovit criza componen-

telor electronice. Dacă în 2020 uzinele nu au produs din cauza pandemiei, în 2021 acestea au fost oprite tot timp de săptămâni din cauza componentelor lipsă.

Peste toate schimbările costisitoare a venit pandemia în 2020 care a „ras” aproape 30% din volume, iar constructorii auto au înregistrat pierderi consistente. Astfel, anul 2019 a fost ultimul înainte de „furtuna perfectă” din 2020 și 2021 care a lovit industria din toate direcțiile.

Automobile Dacia, cea mai mare companie din România după cifra de afaceri, a înregistrat o scădere de 27% a businessului în 2020 față de 2019, la 3,783 miliarde de euro.

Dacă în 2018 ajungea la un maxim istoric de 5,3 miliarde de euro, iar în 2019 cobora la 5,2 miliarde de euro, anul trecut, din cauza opririlor de producție pe fondul pandemiei, a pierdut un sfert din business, ajungând la un nivel între valorile dintre anii 2012 și 2013.

Profitul net al companiei a fost de asemenea puternic afectat și a scăzut cu 56% în 2020, la 62 mil. euro din cauza măsurilor impuse de pandemie, iar numărul angajaților s-a redus cu 7,2% față de 2019, la 13.685, revenind după patru ani sub pragul de 14.000.

La Mioveni au fost produse în 2020 260.000 de autoturisme, în scădere cu 26% față de anul anterior, pauza de producție din cauza lockdownului din primăvară punându-și amprenta puternic asupra rezultatelor Dacia. Cel mai lovit model a fost Logan MCV, cu un declin de 50%, în condițiile în care acesta a și fost scos din producție în octombrie, odată cu trecerea la cea de-a treia generație a modelelor Logan și Sandero. Pondere Duster a scăzut de la 75 la 70% în 2020, cu 183.300 de unități, volum cu 30% mai mic decât cel din 2019.

Cifra de afaceri a Ford România a crescut cu 17% în 2020 față de 2019, la 2,55 miliarde de euro, potrivit datelor Ministerului Finanțelor. Creșterea are loc într-un an extrem de dificil pentru piața auto europeană, care a scăzut cu mai bine de 20 de procente în 2020 din cauza pandemiei și a restricțiilor impuse de aceasta.

Creșterea businessului are loc în condițiile în care producția a crescut cu 27% în 2020 datorită intrării în producție a noului SUV Puma, alături de EcoSport, iar Puma a devenit cel mai bine vândut model Ford în Europa, iar Craiova a intrat în pole-positionul uzinelor europene, chiar și pe fondul problemelor cauzate de pandemie.

Investițiile în infrastructura rutieră și feroviară alături de dialogul cu autoritățile reprezintă cele mai importante elemente pentru Ford atunci când vine

În 2020 am investit circa 150 de milioane de euro în România. Dacă adunăm cei 20 de ani, am investit în total peste 2 mld. euro în această perioadă și mergem mai departe pe acest drum. Anul trecut am ajuns la 20.000 de angajați față de 8.000 în urmă cu 12 ani, iar mai departe ritmul este de 1.000 de noi angajați în fiecare an.

CHRISTIAN VON ALBRICHSFELD,
head of country Continental,
pentru România

