

Cele mai mari 20 de companii din industria prelucrătoare au avut în 2020 o cifră de afaceri cumulată de 93,9 mld. lei, în scădere cu 13% față de 2019, scădere care vine după mai mulți ani de creșteri de două cifre, arată o analiză a ZF realizată pe baza datelor de la Registrul Comerțului. Anul 2020 a fost cel puternic afectat de primele valuri ale pandemiei de coronavirus, valuri care au determinat ca uzinele să nu producă mai multe săptămâni, iar când în sfârșit au repornit, din cauza restricțiilor au funcționat la capacitate mai redusă.

Din primele 20 de fabrici din România, 13 sunt „legate” de industria auto, de la producția de autovehicule (Dacia și Ford) la componente electrice și electronice (Continental, Hella) și până la fabricarea de anvelope (Continental, Michelin și Pirelli). Pe de altă parte, din top lipsește Continental Automotive România, compania producătoare de componente electronice din Timișoara, cu afaceri anuale de circa un miliard de euro și aproape 7.000 de angajați, aceasta nepublicând până în februarie 2022 datele pe 2020.

Continental are în plan continuarea investițiilor anuale de circa 150 mil. euro și recrutarea în medie a 1.000 de noi salariați în fiecare an însă structura acestora se va schimba pe măsură ce și industria auto se schimbă.

mașini de astăzi vin din componente electronice care vin alături de software. O mașină modernă are 100 de controlere, fiecare cu un sistem de operare. Dar acest lucru nu reprezintă un viitor, trebuie să existe o arhitectură mai eficientă. Dezvoltarea software va fi diferită de acum înainte și va fi separată de hardware. În viitor se vor putea cumpăra noi funcțiuni pentru automobile și întocmai precum la un laptop sau la un smartphone avem aplicații. Când cumperi o aplicație nouă nu cumperi un telefon nou. Ne vom gândit la funcționalități, nu hardware. Astfel, ponderea software va crește tot mai mult. Dar acolo vorbim de o mașină care comunică. Discutăm de software de sistem, cloud computing”, a explicat



JOSEPHINE PAYNE, Craiova site director și președinte Ford România

Christian von Albrichsfeld, head of country, Continental pentru România.

Continental a decis în vara acestui an închiderea fabricii ContiTech din Nădab, Arad și mutarea producției la Carei, județul Satu Mare, aceasta fiind prima decizie de închidere a unei fabrici luată de liderul producției de componente auto din România.

ZF scria încă de acum doi ani că industria auto locală este prea concentrată pe mașinile cu motoare termice, iar trecerea rapidă către automobilul electric va afecta lanțul de furnizori.

Obiectivul general pentru următorii ani vizează dezvoltarea în continuare a organizației din România prin consolidarea și creșterea activității fabricii din Carei ca locație principală a operațiunilor de cauciuc și asamblare, unde sunt fabricate furtunuri auto care ajută la reducerea emisiilor și susțin managementul soluțiilor termice pentru mașinile de pasageri și comerciale. În același timp, fabrica ContiTech din Timișoara

Investiția de 300 mil. dolari reflectă și parteneriatul cu furnizorii pe care îi avem pe piața locală. Lucrăm cu 40 de furnizori din România și ne vom adapta baza pentru a respecta cererile de producție pentru noul model. Noi colaborăm cu autoritățile locale pentru a atrage noi furnizori. Autoritățile locale susțin atragerea de noi investitori.

va avea un rol important în operațiunile de fabricare și asamblare a țevelor de aer condiționat.

„Noi am luat decizia de a închide Arad și a muta la Carei în condițiile în care la nivel global există o supraproducție de curele și nu are legătură cu planurile Continental în România. Noi vrem să continuăm trendul de creștere. Pe de altă parte, când vorbim de industria auto și electrificare, o creștere de la combustia internă la cea electrică înseamnă renunțarea la componente mecanice, la transmisie, la țevi, furtunuri și curele. O mașină electrică nu are atât de multe componente, tot ce înseamnă mecanică, răcire nu mai este necesar. Va exista o transformare într-o altă direcție. Un motor electric este mai ușor de făcut”, a explicat Christian von Albrichsfeld.

Spre exemplu, și cei de la Mercedes-Benz care dețin fabrica de transmisii de la Sebeș au în plan re tehnologizarea acestora în următorii ani pentru a produce componente pentru mașini electrice, iar investiția din România va face parte din planul de

Trecerea la automobilul electric vine cu o revoluție în domeniul producției de componente auto, iar furnizorii, în special de componente electronice, se îndreaptă tot mai mult în a deveni și furnizori de software.

„Acum un automobil nou are mult mai mult software. Aceasta este cea mai mare tendință. Circa 70% din valoarea unei