

■ **RAR:** Numărul mare de vehicule vechi periclitează siguranța rutieră
PAGINA 2

■ **KORAY KUVVET, FORD TRUCKS:** "România este cea mai mare piață de export în Europa pentru Ford Trucks"
PAGINA 3

■ **Electromagnetica** pregătește lansarea stației de alimentare în curent continuu
PAGINA 4

■ **MARIUS ȘTEFAN, CEO ȘI FONDATOR AUTONOM GROUP:** "Actuala criză ne provoacă să găsim noi oportunități de adaptare a serviciilor"
PAGINA 5

■ **Industria auto, lovită din plin de pandemia de coronavirus**
PAGINA 6

■ **Dacia nu s-a putut feri din fața Crizei Covid 19**
PAGINA 6



**Supliment AUTO
al ziarului BURSA**

■ **BRENT VALMAR, PORSCHE ROMÂNIA:** "România are cel mai generos program pentru achiziționarea de automobile electrice și hibrid"
PAGINA 7

■ **HELIAN REDAI, PORSCHE FINANCE GROUP ROMÂNIA:** „Clientii apreciază experiența folosirii mașinii și nu mai caută la fel de mult să o dețină în proprietate”
PAGINA 8

BURSA
ZIARUL OAMENILOR DE AFACERI



Electromagnetica a instalat în curtea fabricii, cu titlu experimental, stații de încărcare pentru automobile electrice. Astfel, mai multe mașini pot fi încărcate simultan într-un HUB de încărcare pe care Electromagnetica îl pune la dispoziția celor care au automobile electrice.

Hub-ul este amplasat la sediul companiei și este compus din trei stații normale de încărcare și una cu timp rapid (o oră pentru un "plin"). Practic, patru mașini pot fi încărcate simultan.

Industria auto, în plin coronaviraj

Industria auto a început anul cu motenșoarele turate, dar a fost lovită puternic de pandemia de coronavirus și obligată să se reevalueze. Contextul economic sumbru de pe întreg mapamondul a dus la o incertitudine în întregul sector auto și chiar la evoluția negativă a vânzărilor de mașini.

China a fost prima țară lovită de pandemie și tot de acolo a pornit primul val care avea să răscolească întreaga industrie auto. Suspendarea producției și închiderea fabricilor auto din China a creat un gap în întregul sector, care a condus la blocaje în privința stocurilor de componente și piese auto cu impact în toate colțurile lumii, China fiind unul dintre principalii producători și exportatori de piese auto.

Odată ce pandemia de coronavirus a ajuns pe continentul european, gigantul din industrie au fost forțați să-și suspende buse activitatea, închizând temporar fabricile, fapt ce a dus în mod evident la perturbarea fluxurilor de producție și, în fi-

nal, la onorarea cu întârziere a unor comenzi către clienții finali.

Efectele crizei cauzate de pandemia de coronavirus, până în acest moment, arată că înmatriculările de mașini noi din Europa au scăzut în primul trimestru în medie cu 40%; circa 60% din angajații din industria auto din Europa sunt în șomaj tehnic; China a înregistrat o prăbușire a comenzilor pentru piese și subansamble de circa 80%, fapt care va afecta serios economia acestei țări; iar în 2020 se estimează o producție, la nivel global, de 14,7 milioane unități, valoare ce era oricum cu circa 15% sub nivelul lui 2019.

De altfel, în Europa, luna martie 2020 a fost, conform LMC Automotiv, una de scădere extrem de puternică în țările din Europa Vestică (-52,9%), cele mai mari piețe auto înregistrând volume mult mai mici în comparație cu luna similară a anului 2019: Italia -85,4%, Franța -72,2%, Spania -69,3%, Austria -66,5%. Și țara noastră a urmat tendința generală din Europa, astfel că în luna martie, conform datelor comunicate de către Direcția

de Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, au fost înmatriculate 6.654 autoturisme noi, cu 32,2% mai puține decât în luna similară a anului 2019.

Deși nimeni nu știe cu exactitate când industria va putea funcționa fără riscuri, producătorii auto și-au anunțat deja planurile de reluare a activității.

O altă parte a industriei, cum sunt firmele care oferă servicii de mobilitate, s-au reorientat și și-au adaptat serviciile în funcție de nevoile din piață, încercând, totodată, să acorde mai multă atenție clienților și sănătății acestora și chiar să-și ofere serviciile autorităților și ONG-urilor în lupta cu Covid-19.

Semnala pentru prăbușirea pieței auto a fost dat și de amânarea sau anularea saloanelor auto. Salonul auto de la Bruxelles, de la mijlocul lunii ianuarie, a fost singurul show auto european care s-a ținut, restul evenimentelor s-au anulat ori au fost amânate rând pe rând.

Electromobilitatea continuă să fie principala tendință a industriei, despre care vorbeau toți producătorii înainte de pandemie, mai ales că 2019 a marcat cea mai

importantă accelerare a acestui segment și va continua cu siguranță să ia amploare odată ce criza va trece.

În plus, în pofida incertitudinilor aduse de Coronavirus, electromobilitatea rămâne o oportunitate importantă de a îmbunătăți costurile operaționale. Pe acest segment, țara noastră se poziționează înaintea unor țări puternice precum Statele Unite, Spania sau Italia în ceea ce privește ponderea vehiculelor pur electrice și a celor hibride în totalul înmatriculărilor de autoturisme noi, care în al doilea semestru al anului trecut a fost de aproximativ 2,2%, potrivit Indexului de mobilitate electrică realizat de compania de consultanță Roland Berger.

Totodată, numărul de stații de încărcare din țara noastră crește constant, iar soluții avem chiar de la un producător autohton.

Cifrele arată clar că industria automobilelor este una din componentele esențiale ale economiei, iar reducerea activității a afectat și va afecta grav societatea, în ansamblu ei. Scăderea pieței auto din acest an își va pune puternic amprenta pe întreaga economie mondială. ■



VLAD DOBREA

PIATA

RAR:

Numărul mare de vehicule vechi periclitează siguranța rutieră

● Începând cu anul 2021 vom avea parte de o scădere considerabilă a importului de mașini cu volan pe dreapta ● În 2019 s-au desfășurat 4.042 de acțiuni de control, fiind aplicate amenzi în valoare de 3,4 milioane de lei ● RAR are în teste o versiune extinsă a aplicației "Istoric Vehicul", care va conține și informații despre daune

Odată cu intrarea în parcul auto rutier național a unui număr foarte mare de vehicule cu o vechime peste medie poate afecta semnificativ siguranța rutieră, având în vedere atât performanțele constructive mai reduse ale acestor vehicule (inclusiv lipsa unor dotări uzuale de care vehiculele mai noi dispun), cât și dificultățile de menținere într-o stare tehnică corespunzătoare. Radian Tufă, directorul general al Registrului Auto Român, ne-a acordat un interviu în care ne-a reitert despre pericolul care vine odată cu îmbătrânirea parcului auto din România, dar și despre importanța inspecțiilor tehnice periodice.

Reporter: Potrivit studiilor, jumătate dintre mașinile înmatriculate în acest moment în țara noastră sunt mai vechi de 16 ani, iar aproape 30% au între 11 și 15 ani. Care sunt riscurile la care suntem expuși în momentul în care achiziționăm un astfel de autoturism?

Radian Tufă: Fiecare automobil are propria sa istorie și, ca urmare, nu este indicat și corect să fie generalizate anumite constatări tehnice, dar la nivel statistic pot fi exprimate anumite considerații. Astfel, un parc auto îmbătrânit prezintă multiple efecte negative, printre acestea numărându-se, raportat la autovehiculele care îl compun, lipsa sistemelor moderne care sporește siguranța rutieră, creșterea emisiilor poluante chimice din marile orașe și frecvența mai mare de apariție a defectelor.

Tehnologiile noi au pătruns adânc în industria automobilistică și din ce în ce mai multe dispozitive sunt în măsură să reducă din sarcinile conducătorului auto sau să îl ajute de compensare a erorilor umane și a reducerii volumului de muncă al conducătorului auto.

În timp, intrarea în parcul auto rutier național a unui număr foarte mare de vehicule cu o vechime peste medie poate avea impact semnificativ asupra siguranței rutiere, având în vedere atât performanțele constructive mai reduse ale acestor vehicule (inclusiv lipsa unor dotări uzuale în cazul vehiculelor mai noi), cât și dificultățile de menținere într-o stare tehnică corespunzătoare (din cauza lipsei pieselor necesare reparării, pierderii unor componente înlocuite la piesele și sistemele componente etc.).

Este știut faptul că fiecare vehicul se deosebește într-un anumit ritm și cu anumită intensitate, treptat, din cauza de calitate a componentelor utilizate la construirea și repararea acestuia, precum și a modului în care este exploatat.

În timp ce mulți proprietari de vehicule își verifică, repară periodic și mențin mașinile în stare tehnică bună, numărul de

propunând creșterea frecvenței de efectuare a inspecțiilor tehnice periodice (ITP) pentru autoturismele cu vechime de cel puțin 12 ani, de la 2 ani cât era la momentul respectiv, la 1 an. RAR a efectuat demersuri necesare în vederea adoptării acestor propuneri de către forurile tutelare și legislative.

Reporter: La începutul anului 2021 vi se interzice înmatricularea autovehiculelor cu volan pe dreapta. Ce efect va avea această măsură?

Radian Tufă: Legislația națională privind omologarea individuală (OMITCT nr. 2132/08.12.2005, cu modificările și completările ulterioare) prevede că autovehiculele trebuie să fie prevăzute cu post de conducere situat pe partea stângă în raport cu planul median longitudinal al vehiculului. Sunt exceptate autovehiculele speciale utilizate în serviciile publice comunitare (salubritate stradală), precum și autovehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un alt stat membru UE și care nu au fost modificate în raport cu configurația de înmatriculare inițială.

Prin urmare, odată cu ieșirea Marii Britanii din UE, după încheierea perioadei de tranziție, vehiculele second-hand având ocazie proveniență nu vor mai putea fi omologate în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România.

Având în vedere că în ultimii ani 95% dintre autovehiculele cu post de conducere pe partea dreaptă, pentru care RAR a eliberat Căți de identitate a vehiculului (CVI) sunt provenite din Marea Britanie, așteptăm ca începând cu anul 2021 vom avea parte de o scădere considerabilă în ceea ce privește importul acestor vehicule.

Vehiculele deja înmatriculate în România, conform legislației, subliniază la modurile de care poziției postului de conducere de pe partea dreaptă în cazul stărilor numai în situația în care acestea au suferit modificări ale caracteristicilor constructive menționate în CVI, care s-a determinat omologarea vehiculului pentru menținerea sa în circulație.



nice și de calitate impută; evoluția activității operatorilor economici în urma controalelor; menținerea condițiilor minime care au stat la baza eliberării autorizației tehnice de funcționare; ridicarea nivelului competenței și calității serviciilor de îndrumare; descurajarea practicilor contraproductive ale operatorilor economici.

Practica neconformă desfășurată în unele dintre activitățile de reparații auto s-a concretizat, de regulă, prin abateri privind încălcarea prevederilor legislative cuprinse în OG 82/2000 cu modificările, completările ulterioare:

- ✓ lipsa autorizației tehnice de funcționare;
- ✓ lipsa înregistrărilor și nemeținerea dovezilor care să demonstreze conformitatea activităților executate cu condițiile tehnice și de calitate impuse;
- ✓ utilizarea la intervențiile asupra sistemelor care privesc siguranța circulației și protecția mediului a unor componente, piese de schimb și materiale de exploatare care nu sunt omologate/certificate, conform legislației în vigoare;
- ✓ neacordarea certificatelor de garanție pentru lucrările executate;
- ✓ nemeținerea condițiilor minime care au stat la baza acordării autorizației tehnice precizate în Anexa 4 din OMITCT nr. 2131/2005 modificat și completat prin OMIT nr. 1022/2013, în special în ceea ce privește înlocuirea personalului din cadrul atelierelor de reparații auto.

Reporter: Cum reușesc RAR să combată fraudele în ceea ce privește inspecțiile tehnice periodice?

Radian Tufă: Monitorizarea activității de inspecții tehnice periodice, desfășurate în cadrul stațiilor de ITP autorizate de RAR, se desfășoară utilizând mai multe pilașuri, cum ar fi:

- ✓ supravegherea tehnică a stațiilor de ITP, inclusiv prin mijloace informatice, prin analiza rezultatelor ITP folosind metode statistice;
- ✓ controlul executării ITP, inclusiv prin verificări efectuate de inspecții SPNV din cadrul RAR în stațiile de ITP la vehiculele inspectate anterior în cadrul acestor stații;
- ✓ controlul executării ITP prin verificarea în reprezentanțele RAR a vehiculelor inspectate în cadrul stațiilor de ITP;
- ✓ controlul tehnic în trafic;
- ✓ verificări incognito, opțional cu utilizarea unui vehicul cu deficiențe cunoscute;
- ✓ controlul executării ITP în urma contestațiilor;
- ✓ controlul executării ITP în urma reclamațiilor.

Precizăm faptul că, de-a lungul timpului, instituția noastră s-a preocupat permanent de propunerea unor măsuri pentru modificarea Reglementărilor privind inspecțiile tehnice periodice a vehiculelor în vederea alinării la legislația europeană pe de o parte, dar și în sensul îmbunătățirii supravegherii activității desfășurate în cadrul stațiilor de ITP pe de altă parte.

Astfel, dintre măsurile menite să crească posibilitățile de supraveghere a activității de inspecții tehnice periodice desfășurate în cadrul stațiilor de ITP autorizate pot fi amintite: obligativitatea asigurării, pe lângă buletinele de probă de la operațiunile de verificare a emisiilor poluante și a bazei buletinului de probă de la operațiunile de verificare a eficienței sistemului de frânare, în cazul autovehiculelor echipate cu tabogrof digital, a două rapoarte zilnice de activitate listate de conducătorul nauticului la finalizarea ITP (aprobate prin Ordinul MT nr. 1319/2016).

Totodată, s-a prevăzut, suplimentar față de cele două înregistrări fotografice digitale obligatorii până la momentul respectiv:

- ✓ realizarea pentru fiecare autovehicul inspectat din clasa A-II de ITP a unui în-

registrat fotografic digital de ansamblu al compartimentului motor al autovehiculului cu capota ridicată, iar pentru autovehiculele dotate cu odometru (și după care cu tabogrof) realizarea la finalizarea ITP și a unei înregistrări fotografice digitale care să surprindă indicația numărului de kilometri parcursi;

✓ obligativitatea echipării stațiilor de ITP cu sisteme de supraveghere video (aprobate prin același ordin), prin care, începând de la data de 20.05.2018 sunt înregistrate activitățile efectuate pe linia de ITP. Înregistrările se trebuie să fie plătite pe o perioadă de 6 luni de la data efectuării ITP și care vor fi puse la dispoziția RAR în scopul monitorizării activității de ITP.

Pe parcursul anului 2019, în urma monitorizării activității de inspecții tehnice periodice desfășurate în cadrul stațiilor de ITP autorizate de RAR, pe care am efectuat-o prin intermediul inspecțiilor SPNV, au fost constatate neconformități care au condus la suspendarea activității pe o perioadă de 30 de zile în cazul a 3 stații de ITP (din județele HD, VN, OT).

Suspendarea activității a survenit din cauza faptului că, în mod repetat, inspecții tehnice ce activă în aceste stații de ITP au comis abateri de la reglementările privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România - RMTR 1, aprobate prin OMITCT 2133/2005 cu modificările și completările ulterioare.

Precizăm faptul că în urma acțiunilor de monitorizare a activității desfășurate în cadrul stațiilor de ITP se realizează și suspendări temporare a activității acestora, în situația în care aparatura nu mai corespunde cerințelor impuse de reglementările legale în vigoare, dar numărul acestora nu este cunoscut.

Suplimentar, precizăm faptul că în aceleași perioadă au fost avertizați prin menționarea abaterilor pe verso-ul certificatelor de atestare (ca inspecții tehnice) un număr de 513 inspecții tehnice periodice desfășurate în cadrul stațiilor de ITP autorizate și monitorizate de RAR, iar pentru 38 dintre acești inspecții, în urma constatărilor unor abateri grave sau repetate de la reglementările menționate, a fost anulat certificatul de atestare.

Reporter: Care a fost valoarea totală a amenzilor aplicate anul trecut de inspecții?

Radian Tufă: În anul 2019 s-au desfășurat 4.042 de acțiuni de control finalizate prin întocmirea a 3.397 PVCSC/PVC și a 645 de invitații însoțite de note de constatare. S-au dispus măsuri contravenționale (amenzi) în valoare de 3.439.000 lei.

Reporter: RAR a verificat anul trecut în trafic peste 67.000 de mașini și a constatat că aproape jumătate dintre acestea erau ne-

conforme. Ce măsuri credeți că ar trebui luate pentru a diminua numărul de astfel de cazuri?

Radian Tufă: RAR efectuează, împreună cu lucrătorii ai Poliției Rutiere, acțiuni de control tehnic în trafic (CTT) pentru vehicule care circulă pe drumurile publice din România, cu excepția celor utilizate (începând de la data înființării ISCTR), prin utilizarea unui număr de 44 autobatoare complet echipate și dotate. În cadrul acestor acțiuni se urmărește, în primul rând, "extragerea" din trafic a acestor vehicule care nu îndeplinesc integral cerințele tehnice necesare. Oprirea autovehiculelor se realizează de către lucrătorii Poliției Rutiere și sunt vizate, în principal, acele vehicule pentru care există indicii cu privire la o întreținere necorespunzătoare. Între două inspecții tehnice periodice, obligația menținerii vehiculului într-o stare tehnică bună, conform legislației aplicabile, este a deținătorului acestuia.

Pe parcursul anului 2019 au fost supuse controlului tehnic în trafic 69.130 vehicule, dintre care aproape 77% au fost autoturisme, iar 22% vehicule utilitare.

S-au înregistrat următoarele:

- ✓ procentul general de respingere a fost de aproape 46%;
- ✓ procentul de respingere a vehiculelor din punct de vedere al siguranței rutiere a fost de 35%;
- ✓ procentul vehiculelor neconforme care prezintă pericol iminent de accident — 5,23% (defecțiuni la sistemul de frânare, sistemul de direcție, pneuri, fuzee);
- ✓ a fost aplicat un număr de aproximativ 22.500 de sancțiuni contravenționale ca urmare a neconformităților tehnice constatate;
- ✓ au fost retrase aproximativ 18.000 de certificate de înmatriculare;
- ✓ au fost reținute 446 permise de conducere în vederea suspendării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice;
- ✓ au fost imobilizate în trafic 413 vehicule;

permisul de conducere, imobilizarea autovehiculului și/sau anularea ITP.

Vă precizăm că în Legea nr. 36 din 19 decembrie 2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 81/2000 privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România, la art. 2 alin. (1) se stipulează: "Vehiculele înmatriculate sau înregistrate în România pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada respectării cerințelor tehnice specifice stabilite prin reglementările prevăzute la art. 1 alin. (2), prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice", iar la art. 2 alin. (2) se menționează: "Obligația efectuării inspecțiilor tehnice periodice, precum și a respectării periodicității acestora, în funcție de categoria de vehicul, revine deținătorului certificatului de înmatriculare/înregistrare".

De asemenea, atât conducătorul auto cât și deținătorul autovehiculului, inclusiv companiile, trebuie să știe că anularea inspecției tehnice periodice conduce la suspendarea de drept a înmatriculării vehiculului, conform prevederilor art. 11 alin. (45) din OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, cu toate consecințele legale ce decurg din aceasta.

Răspunderea punerii în circulație pe drumurile publice a unui vehicul care nu figurează înregistrat ca inspecție tehnică periodică valabilă în baza națională de date cu evidența ITP gestionată de RAR îi revine exclusiv deținătorului certificatului de înmatriculare/înregistrare a vehiculului, RAR fiind conștient de orice răspundere în această situație. Atunci când se impune, conform legislației aplicabile, vehiculele vor fi blocate automat în bazele de date ale RAR până la remedierea defecțiunilor și/sau a neconformităților constatate și înregistrate corespunzător. Redobândirea înregistrării de înmatriculare/reținut de către lucrătorii de la poliția rutieră, în baza defecțiunilor constatate de către inspecții



✓ au fost anulate în trafic 113 dovezi de efectuare a ITP.

În cadrul acțiunilor de CTT urmărim în permanență eficiența și în acest sens precizăm că Registrul Auto Român are implementat un program prin care poate bloca în timp real utilizarea în trafic a autovehiculelor cu probleme tehnice grave și care ar putea pune în pericol siguranța participanților la trafic. Demersul face parte din strategia de dezvoltare a Registrului Auto Român și adaptarea instituției la cele mai noi standarde europene. Prin această aplicație on-line se realizează înregistrarea instant în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele de date ale RAR a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipăritura acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. De asemenea, se pot realiza pe loc clădiri în bazele

COMPANII

KORAY KUVVET, FORD TRUCKS:

“România este cea mai mare piață de export în Europa pentru Ford Trucks”

● Vânzările Ford Trucks România au crescut cu 42,8%, în 2019 ● “Ford Trucks și-a menținut poziția de lider de piață în segmentul de Vehicule pentru construcții și în zona de Vehicule municipale”



Stefano Albarosa: “Vânzările de autovehicule grele din România au fost influențate, anul trecut, de un cumul de factori ce au dus la multe incertitudini: Pachetul Mobilitate, instabilitatea politică, dezbateri ample despre motorizările viitorului, introducerea tahografului inteligent”.

Reporter: Cum arată industria camioanelor din țara noastră și care este potențialul de creștere?

Stefano Albarosa: Anul 2019 a fost unul dificil pentru piață, semnalându-se o coborâre importantă a vânzărilor de vehicule comerciale. Vânzările de autovehicule grele din România au fost influențate, anul trecut, de un cumul de factori ce au dus la multe incertitudini: Pachetul Mobilitate, instabilitatea politică, dezbateri ample despre motorizările viitorului, introducerea tahografului inteligent. Toate aceste incertitudini nu au ajutat deloc în luarea deciziilor de a investi în flote noi, ceea ce s-a simțit mai ales de la trimestrul al doilea, la al treilea, când vânzările au scăzut cu mai mult de 30%. Totuși, volumele Ford Trucks s-au dublat față de cele din 2018 și se așteaptă să crească și în 2020 cu peste 20%, într-o piață ce va continua să stagneze, datorită faptului că oferă cel mai bun raport calitate-preț, cost/km, și valoare adăugată pentru afacerile

clienților, pentru a deveni mai competitivi.

Reporter: Anul trecut ați anunțat atingerea recordului de 1000 de camioane livrate în țara noastră. Care sunt estimările pentru anul în curs?

Stefano Albarosa: Pentru al doilea an consecutiv, am reușit performanța de a ne menține poziția de lider de piață în segmentul de Vehicule pentru construcții, cu o cotă de piață de 28,3%, precum și în zona de Vehicule municipale cu o cotă de piață de 68,9%. Am atins o cifră de afaceri, la sfârșitul anului 2019, de 53 milioane euro pentru vânzarea de vehicule noi și rulate și 10 milioane euro în service, cu o creștere de la 35 milioane euro, respectiv 8,5 milioane euro în 2018. Obiectivul pentru 2020 este atingerea unei cote de piață de peste 10%, în urcare de la 8,1% în 2019, printr-o creștere organică ce ar trebui să situeze brandul Ford Trucks în topul primilor trei jucători din domeniu, raportat la volumele de

camioane noi vândute în România până în anul 2021.

Reporter: Ford Trucks operează în prezent în Europa Centrală și de Est. Aveți în plan dezvoltarea operațiunilor și pentru piața din Vest?

Koray Kuvvet: Ford Trucks are o strategie de expansiune complexă, urmând ca de la începutul acestui an să definitiveze rețeaua de distribuitori în Europa de Vest, ce a început în 2019 cu adăugarea pe harta Ford Trucks a Spaniei, Portugaliei și Italiei. Această etapă vine după finalizarea strategiei de dezvoltare a rețelei în Europa Centrală și de Est. De asemenea, rețeaua de service existentă în Europa de Vest este în proces de îmbunătățire.

Reporter: Ce procent reprezintă țara noastră în ponderea vânzărilor companiei la nivel internațional?

camioane noi vândute în România până în anul 2021.

Reporter: Ford Trucks operează în prezent în Europa Centrală și de Est. Aveți în plan dezvoltarea operațiunilor și pentru piața din Vest?

Koray Kuvvet: Ford Trucks are o strategie de expansiune complexă, urmând ca de la începutul acestui an să definitiveze rețeaua de distribuitori în Europa de Vest, ce a început în 2019 cu adăugarea pe harta Ford Trucks a Spaniei, Portugaliei și Italiei. Această etapă vine după finalizarea strategiei de dezvoltare a rețelei în Europa Centrală și de Est. De asemenea, rețeaua de service existentă în Europa de Vest este în proces de îmbunătățire.

Reporter: Ce procent reprezintă țara noastră în ponderea vânzărilor companiei la nivel internațional?

Koray Kuvvet: România, a fost un pionier în Europa pentru Ford Trucks, din numeroase puncte de vedere. De asemenea, este și cea mai mare piață de export în Europa pentru Ford Trucks în ceea ce privește volume și cota de piață.

Reporter: Care este cota de piață a companiei în țara noastră și ce estimări aveți pentru anul în curs?

Stefano Albarosa: În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru seg-

mentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%. În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%. Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks, cifră celebrată alături de parteneri și clienți. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat.

Reporter: Care este importanța activității de service în business-ul Ford Trucks România?

Stefano Albarosa: Cefin Trucks le oferă clienților săi un set complet și competitiv de servicii post-vânzare, prin centrele sale din București, Brașov, Deva și Arad și prin rețeaua sa de parteneri de servicii în Constanța, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timișoara și Cluj. Rețeaua de distribuție și asistență tehnică Ford Trucks este prezentă în orașele Bu-



Koray Kuvvet: “Ford Trucks are o strategie de expansiune complexă, urmând ca de la începutul acestui an să definitiveze rețeaua de distribuitori în Europa de Vest, ce a început în 2019 cu adăugarea pe harta Ford Trucks a Spaniei, Portugaliei și Italiei”.

curești, Constanța, Craiova, Timișoara, Arad, Deva, Brașov, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea și Cluj. Cu peste 18 ani de experiență în reparații pentru camioane și remorci, efectuăm reparații complexe de mecanică, electrică și tinichigerie pentru toate tipurile de vehicule și semiremorci.

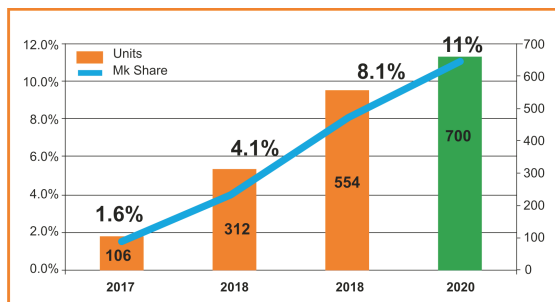
Reporter: Care sunt soluțiile Ford Trucks pentru creșterea cotei pe segmentul Cap Tractor, având în vedere că este cea mai mare divizie din țara noastră?

Stefano Albarosa: În 2020 ne vom concentra pe modelul destinat activităților de transport internațional – Ford F-MAX, segment în care potențialul de creștere cota noastră de piață este mai mare, și mizăm pe atingerea unui procent de 5% a acesteia. În momentul de față, avem un produs care intru-nește cerințele pieței, o rețea de after-sales în continuă dezvoltare, lucru care ne va ajuta pe viitor. Avem un portofoliu de clienți care au încercat produsul și sunt foarte mulțumiți. Toate aceste premise nu fac altceva decât să ne încurajeze că vom ajunge acolo unde ne-am propus.

Reporter: Care a fost cifra de afaceri a companiei anul trecut și ce estimări aveți pentru anul în curs?

Stefano Albarosa: Ford Trucks, a realizat vânzări totale de 50 de milioane de euro (vehicule noi și rulate) anul trecut, în creștere cu 42,8% față de nivelul din 2018 (35 milioane de euro). Venituri suplimentare, cu o valoare de 10 milioane de euro, s-au obținut din operațiunile de service, după o majorare de 17,6% față de cele 8,5 milioane de euro raportate pentru 2018.

Reporter: Vă mulțumesc! ■



Year	S1	Mk Share 2017	S2	Mk Share S2	Total	Mk Share Total
2017	29	0.8%	77	2.6%	106	1.6%
2018	113	3.0%	199	5.3%	312	4.1%
2019	301	7.2%	253	9.4%	554	8.1%
2020					700	11%



ELECTROMOBILITATE

Electromagnetica pregătește lansarea stației de alimentare în curent continuu



Electromobilitatea reprezintă viitorul către care ne îndreptăm, tot mai multe automobile electrice făcându-și apariția în piața auto și majoritatea fabricilor din domeniu anunțând, înainte de criză, că urmează să lanseze astfel de autovehicule. După instaurarea pandemiei de Covid 19, au fost companii auto care și-au suspendat proiectele, dar sunt și producători care merg mai departe cu activitatea lor.

Între timp, însă, noi nu avem un program guvernamental în sectorul electromobilității, dar sunt producători de sisteme de încărcare ce se ambiționează să lanseze pe piață sisteme de încărcare pentru mașinile electrice.

Una dintre companiile, cu acționariat 100% autohton, care are o serie de modele de astfel de sisteme lansate este Electromagnetica.

Strategia de dezvoltare a acestei societăți, listate pe piața de capital, se bazează pe infrastructura pentru electromobilitate, ca mijloc de creștere și valorificare a experienței sale anterioare din domeniul energiei și a redresoarelor.

"Comercializarea stațiilor de încărcare autovehicule electrice AC și DC necesită din ce în ce mai mult integrarea acestora în cadrul unui sistem de management, gestiune și monitorizare a la distanță", ne-a transmis reprezentantul Electromagnetica, precizând: "În anul 2019 a fost demarat programul de dezvoltare a unui software de management și gestiune stații de încărcare vehicule electrice, care să realizeze comunicația online cu stațiile prin protocoale standardizate (OCPP), în scopul asigurării serviciilor de monitorizare, administrare, suport tehnic și informare a utilizatorilor în ceea ce privește starea, disponibilitatea și accesibilitatea stațiilor de încărcare și a serviciilor furnizate prin intermediul acestora. Aplicația software de gestiune a stațiilor de încărcare autovehicule electrice

trice va permite dezvoltarea în viitor și punerea la dispoziția utilizatorilor a unor servicii noi, precum și integrarea serviciilor de încărcare a autovehiculelor electrice în cadrul pieței de energie actuală și crearea condițiilor pentru adaptarea la modificările viitoare ale cadrului legislativ în domeniu, atât la nivel european, cât și național".

Stațiile de încărcare mașini electrice ELMotion, concepute și fabricate de Electromagnetica, sunt compatibile cu toate tipurile de vehicule 100% electrice și hibride plug-in. Gama de

companiei.

În curând, Electromagnetica va putea livra prima stație de încărcare Fast Charge, cu putere cuprinsă între 50 kW și 120 kW. În perioada care urmează, compania va lansa stația de alimentare în curent continuu, în prezent având o diversitate de versiuni de stații.

Hub de încărcare mașini electrice la Electromagnetica

Electromagnetica a instalat în curtea fabricii, cu titlu experimental, stații de

Eugen Scheșuan: "Ca și în cazul tramvaielor, a metroului, deși există companii specializate care produc la noi, la nivelul Guvernului nu există niciun fel de dorință de a încuraja know-how-ul pe teritoriul României".



puteri este de 11 kW - 22 kW. ELMotion este marca înregistrată la OSIM, fiind compatibilă OCPP - protocol ce permite comunicarea cu stațiile și care poate fi integrat în orice platforme informatice.

Un alt avantaj al acestui tip de stație este faptul că are un sistem de siguranță care interzice automat alimentarea mașinii, în cazul în care sunt probleme la sistemul automobilului.

În prezent, se lucrează și la o aplicație dedicată, prin care se poate controla și gestiona încărcarea mașinii.

Stațiile create de Electromagnetica sunt fiabile, performante și rezistente. Având un design modular și robust, sunt rezistente la șoc și vandalism, ignifuge și nu se decolorează, ne-au transmis reprezentanții

avem niște frânturi de programe. Sunt unele companii care se uită punctual la acest aspect. Vorbim de eforturi punctuale ale companiilor din diverse domenii de activitate - retaileri, companii energetice, furnizori de carburanți, furnizori de soluții, distribuitori de energie electrică. Sunt companii care au programe și soluții de electromobilitate. Prima întrebare care se pune aici este unde alimentăm dacă dorim să călătorim cu automobil electric prin țară. Jucătorii din piață trebuie să pregătească infrastructura de alimentare a vehiculelor cu motoare electrice.

Trebuie menționat că bateriile sunt fixe, pe mașini, în acest moment, dar erau, la un moment dat, discuții să fie create anumite standarde pentru acestea, astfel încât să putem scoate bateria descărcată și să o înlocuim cu una încărcată".

Referitor la autonomia mașinilor, este clar că tehnologia va face progrese în următorii ani, ne-a mai spus domnul Demetrescu. Acesta subliniază că automobilele electrice au autonomie mică deocarenda, cea mai mare distanță pe care se pot deplasa cu o singură încărcare fiind de circa 400 de km, dar într-un regim de mers plan, constant, fără utilizarea altor elemente care să necesite multă energie (aer condiționat, de exemplu). ■

Electromagnetica va începe să participe masiv la licitații

Electromagnetica va începe să participe masiv la licitațiile punctuale, care se fac în orașele mari, multe în vestul țării, după cum ne-a spus, recent, Eugen Scheșuan, director general al companiei. Potrivit domnului Scheșuan, sunt și primării care încep să se gândească la acest capitol, dar, pe parcurs, se constată că în caietul de sarcini este descrisă la perfecție o anumită stație a unui producător străin. "Ca și în cazul tramvaielor, a metroului, deși există companii specializate care produc la noi, la nivelul Guvernului nu există niciun fel de dorință de a încuraja know-how-ul pe teritoriul României", subliniază domnia sa.

Directorul general al Electromagnetica ne-a mai spus: "Cea mai aprigă nouă este electromobilitatea. Văzând ceea ce se întâmplă în lume, acesta cred că va fi următorul boom al pieței. Observăm o dublare anuală a numărului de automobile electrice, care, în primul rând, sunt foarte ușor de condus. Desigur, dacă facem o comparație între un automobil clasic și unul electric, pe durata de utilizare automobilul electric este mai scump. Devine mai ieftin pentru o oarecare categorie de practicanți de taxi în zone aglomerate, de exemplu, dar pentru omul obișnuit nu are o rațiune economică, ci una de poluare. Dar și aici este de discutat, în sensul că automobilul electric nu mai poluează când este în trafic, ci acolo unde se produce energia".

Potrivit lui Eugen Scheșuan, țara noastră nu are un program în domeniul electromobilității: "Din păcate, infrastructura lăsa de dorit. Dacă pe vremuri a existat obligația firmei de distribuție electricitate de a electrifica România, acum nu are nimeni o obligație similară în domeniul electromobilității. În aceste condiții, cine dorește să-și construiască un parc de încărcare a autovehiculelor electrice, plătește tot, pentru că firma de distribuție locală nu are nicio obligație.

În alte piețe există programe naționale, hotărâte cu Guvernul, cu finanțări, cu obligații foarte clare pentru instituții, pentru societăți etc.

La noi, la o trecere masivă pe electromobilitate, nu ajunge producția de energie electrică. Lucrurile nu sunt gândite așa cum trebuie - pentru a construi capacități de câteva mii de megawați trebuie început acum. Din ce vom face această energie? Va fi energie verde, va fi din surse nucleare? Nu avem capacitatea să producem această energie. În majoritatea zilelor importăm mii de megawați, ceea ce înseamnă că avem o capacitate de producție sub semnul indiesului".

În opinia domnului Scheșuan, această problemă "cam are dimensiunea

ELMOTION POWER 22V2 EAVE22V2

Categorie: ECHIPAMENTE ALIMENTARE VEICULE ELECTRICE
Descriere: ELMotion Power 22V2; EAVE22V2B - RS81985-003; EAVE22V2C - RS81985-004; EAVE22V2B RFID - RS81985-014 sunt echipamente de alimentare pentru vehicule electrice și oferă încărcare profesională pe domeniul public. Echipamentele se montează pe sol și se conectează la rețeaua de curent trifazat (3P+N) asigurând o putere maximă de încărcare de 22,1kW/h la 32A pentru un singur vehicul. Limitarea curentului de încărcare oferit poate fi ajustată în intervalul 6...80A.
Conectarea la vehicul se realizează astfel:
EAVE22V2B - RS81985-003: - priza Schuko, - priza tip 2
EAVE22V2C - RS81985-004: - priza Schuko, - cablu cu stecher tip 2
EAVE22V2B RFID - RS81985-014: - priza Schuko, - cablu cu stecher tip 2
Controlul accesului pentru încărcare se realizează astfel:
EAVE22V2B - RS81985-003: - cu cheie
EAVE22V2C - RS81985-004: - cu cheie (validare încărcare)
EAVE22V2B RFID - RS81985-014: - cu card RFID pe frecvența 125KHz

Caracteristici tehnice

Conectare la rețea 380...415Vca, 50/60Hz, 32A
Schema de alimentare TN-S (L1, L2, L3, N, PE)
Puterea de încărcare 16A, 230Vca, 1P, 3,2kW
32A, 400Vca, 3P, 22,1kW

Tipuri de control:

EAVE22V2B - RS81985-003: - cheie (validare încărcare),
- buton (eliberare și oprire încărcare)
EAVE22V2C - RS81985-004: - cheie (validare încărcare)
EAVE22V2B RFID - RS81985-014: - controler acces RFID (validare încărcare)

Semnificații

- simbol roșu indică eroare
- simbol galben indică echipament pregătit
- simbol verde indică încărcare în desfășurare
- LED albastru indică stecher blocat în priză

Comunicații

- mod Ethernet 1 port 10/100 Mbps/s
- Modbus RTU schimb de date și comenzi
- cu autovehiculul prin intermediul cablului de încărcare

Opțiuni

- Controlul ventilației/climatizării camerei la cererea vehiculului
- Echipare cu element de încălzire pentru marirea domeniului de funcționare
- Controlul încălzirii la distanță funcție de putere și/sau timp
- Interfață web pentru managementul încărcării
- Carcasa poate fi personalizată conform cererii
EAVE22V2B - RS81985-003: - eliberarea stecherului la întreruperea alimentării cu energie a stației
- validarea încărcării cu cartele RFID
EAVE22V2C - RS81985-004: - validarea încărcării cu cartele RFID

Opțiuni în dezvoltare

- Validarea încărcării și plata prin SMS
- Validarea încărcării și plata cu cod QR
- Validarea încărcării și plata cu card bancar fără contact
- Control și comunicare prin interfață grafică

Dimensiuni 1250 x 570 x 235 mm

Greutate 40Kg

Culoare Alb RAL 9016/Verde RAL 6017

Protecții

- la supratensiune
- la scurtcircuit
- la atingere

Moduri de încărcare

- mod1 - 230Vca, 16A nelimitabil - priză domestică Schuko tip F cu capac de protecție
- mod2 - 230Vca, 16A limitabil - priză domestică Schuko tip F cu capac de protecție
- mod3 - 3x(380...415)Vca, 32A - priză tip 2 cu capac de protecție (cazul B)
- mod3 - 3x(380...415)Vca, 32A - cablu cu stecher tip 2 (cazul C) ■



electrificării pe calea ferată", care a ținut circa 20 de ani.

Electromagnetica, o companie cu capital integral privat, listată la categoria întâi a BVV, aniversase anul acesta 90 de ani de activitate.

Recunoscută ca producător și furnizor tradițional de soluții de iluminat cu LED, echipamentul de distribuție și măsurare a energiei electrice, subansamble electrice și electronice, suban-

samble metalice și din mase plastice injectate, subansamble auto, sisteme de siguranță a traficului feroviar, societatea comercială este orientată și către producția de energie verde și tehnologii destinate creșterii eficienței energetice.

Începând cu anul 2017, Electromagnetica proiectează și realizează stații de încărcare pentru autovehicule electrice. ■

PRODUSE SI SERVICII

MARIUS ȘTEFAN, CEO ȘI FONDATOR AUTONOM GROUP:

"Actuala criză ne provoacă să găsim noi oportunități de adaptare a serviciilor"

● Autonom a pus la dispoziție aproape 100 de mașini ONG-urilor locale, spitalelor și autorităților publice, în lupta cu Covid-19

Pandemia de coronavirus și criza rezultată în urma acesteia nu a lăsat nici companiile care oferă servicii de mobilitate. Marius Ștefan, fondator și CEO Autonom, ne-a acordat un interviu în care ne-a vorbit despre cât de afectată este piața închirierilor auto pe fondul răspândirii pandemiei de coronavirus, despre cum încearcă Autonom să se adapteze noulor cerințe din piață, dar și despre cum încearcă să ajute în lupta cu noul virus.

Reporter: Cum arată, astăzi, piața de închirieri auto din țara noastră? (număr de mașini, valoare, etc.)

Marius Ștefan: Estimăm că anul trecut, piața de rent-a-car din România a ajuns la 12.000 de mașini, cu o valoare totală de peste 80 milioane euro. Din aceste 12.000 de autovehicule, Autonom avea, la mijlocul anului 2019, 2.200 de mașini care au fost puse la dispoziția clienților noștri de rent-a-car.

În ultimii ani, am observat o creștere constantă a pieței de închirieri auto din România, atât B2B, cât și B2C. Clienții din zona B2B caută flexibilitate, optimizarea costurilor și soluții personalizate pe nevoile lor de transport. Creșterile din zona B2C sunt determinate de numărul tot mai mare de turiști și oameni de afaceri care vizitează România. În general, există o conștientizare din ce în ce mai mare a consumatorilor locali, care încep să ia în considerare ideea de a închiria un autoturism pentru a adresa o nevoie punctuală, în detrimentul deținerii permanente a unui autovehicul folosit parțial.

Astăzi, piața închirierilor auto este afectată de reducerea călătoriilor-

le provocări pe care le întâlnim în domeniul în care activăm?

Marius Ștefan: Pe termen scurt și mediu, provocările sunt generate de contextul actual, generat de răspândirea COVID-19 și de limitarea deplasărilor, atât interne cât și externe.

Pe termen lung, cred că ne aflăm într-o etapă transformatoare în industria de mobilitate. În cazul multor afaceri "tradiționale", provocarea, dar și oportunitatea, constă în dezvoltarea serviciilor tradiționale și personalizarea acestora conform cu nevoile clienților, prin utilizarea tehnologiei, sau prin crearea unei experiențe memorabile și plăcute pentru client.

În ultimii ani au apărut multe inițiative din categoria "soluții noi de mobilitate": ride sharing, car sharing, micro mobilitate urbană. Este îmbucurător că există tot mai multe inițiative care vor să țină pasul cu evoluția mobilității urbane.

Și noi testăm și adoptăm diverse tehnologii și servicii noi, într-un ritm tot mai accelerat. În ultimii ani, ne-am extins gama de servicii și am devenit un furnizor de soluții de mobilitate versatile, care pe lângă închirierea de mașini pe termen scurt furnizează multiple ser-



& lease back pentru flote și echipamente. Este un serviciu care generează lichiditatea necesară companiilor în această perioadă și accelerează procesul de externalizare a flotelor și al activelor.

Reporter: Piața de închirieri auto a cunoscut o creștere în ultimii ani, mai este loc de dezvoltare?

Marius Ștefan: În continuare considerăm că este loc de dezvoltare pe piața din România, atât în categoriile existente, cât și în direcții noi. Desigur, în acest moment discutăm de o dezvoltare moderată. Soluțiile de închiriere sunt tot mai apreciate, în detrimentul deținerii, mai ales în contextul imprevizibil actual. Inchiirierile auto sunt o soluție pentru companiile care au nevoie de flexibilitate în gestionarea resurselor sau doresc să externalizeze riscurile deținerii unui autoturism.

Reporter: Câte mașini numărați în prezent flota Autonom?

Marius Ștefan: La nivel de grup, la jumătatea lui 2019 parcul nostru auto număra în jur de 9.000 de autovehicule, dintre care 6.800 erau închiriate în regim de leasing operațional și 2.200 în regim de rent-a-car.

În momentul de față, ne adaptăm parcul la nevoile existente în piață, urmărind îndeaproape evoluția acesteia.

Reporter: Cum au evoluat cererile pe această piață de la ultima

criză până în prezent?

Marius Ștefan: La nivel de grup, piața și afacerea noastră au trecut prin multe transformări. Un exemplu este evoluția dinspre B2C către B2B - astăzi, aproximativ 20% din business-ul Autonom îl reprezintă închirierile către persoane fizice, iar restul de încasări provin din servicii adresate companiilor. Perioada de criză, în care călătoriile au scăzut, iar companiile au căutat să-și optimizeze costurile, a amplificat această tendință. În ultimii 10 ani s-a dezvoltat accelerat piața de închirieri pe termen lung/leasing operațional, care estimăm că este de 5 ori mai mare decât cea a închirierilor pe termen scurt. În ultimii 3 ani s-au dezvoltat mult închirierile către firmele de asigurări, care trebuie să acopere lipsa utilizării mașinilor în cazul unui accident. În concluzie, cererea a crescut constant, iar sursele cererii s-au diversificat.

Reporter: Ce decizii de business ați luat de la izbucnirea pandemiei de coronavirus?

Marius Ștefan: Am luat decizii axate pe trei direcții: pentru protecția colegilor, a clienților și a furnizorilor noștri, precum și pentru a ne continua business-ul.

Pentru protecția echipei am luat măsuri adaptate în funcție de activitatea desfășurată de colegii noștri: pentru aceia a căror activitate permite, majoritatea colegilor noștri lucrează de acasă încă de la mijlocul lunii martie. Cu ajutorul tehnologiei, ei continuă să lucreze în condiții cât mai aproape de normal. Pentru colegii din zona operațională, asigurăm stocul de materiale de protecție și verificăm zilnic situația acestora.

Pentru siguranța clienților noștri, am luat măsuri de dezinfectare a mașinilor în toate centrele din țară pentru a ne asigura că procesul de închiriere a mașinilor noastre este complet sigur. Măsurile sunt publice pe site-ul nostru: autonom.ro. De asemenea, pentru a-i ajuta să treacă mai ușor peste această perioadă dificilă, am contactat pro-activ toți clienții de leasing operațional pentru a discuta despre alternative de sprijin. Pentru mai bine de un sfert dintre aceștia deja am ajustat diverse clauze contractuale, parteneriatul flexibil fiind un avantaj al serviciului pe care noi îl oferim, iar be-

ce estimări aveți pentru 2020?

Marius Ștefan: În ceea ce privește rezultatele financiare, veniturile din exploatare consolidate conform IFRS pentru Autonom Services în 2018 au fost de 251,3 milioane lei, în timp ce în primul semestru din 2019, acestea s-au situat la 178,7 milioane lei. La nivelul primului semestru din 2019, veniturile din leasing operațional au fost de 79,7 milioane lei, iar cele aferente serviciilor rent-a-car au atins 29,7 milioane lei. De asemenea, profitul înainte de taxe, deprecieri și amortizări (EBITDA) în primul semestru din 2019 a fost de 71 milioane lei, iar profitul net consolidat de 15,7 milioane lei.

Săptămânile recente au adus noi provocări în piața de călătorii datorate COVID 19, resimțite și la nivel local. Inchiirierile auto de către turiștii străini au scăzut semnificativ.

Ne-am făcut planuri în funcție de durata în care majoritatea dintre noi va trebui să stăm acasă. Scenariul optimist este de încă 4-6 săptămâni; cel pesimist sperăm că nu se va materializa. Datorită managementului nostru financiar prudent și a lecțiilor învățate din criza din 2008 peste care am trecut întârzi, în momentul de față avem rezerve importante de cash care vor asigura un capital de lucru suficient chiar și în scenariul încasărilor întârziate sau diminuate pe o perioadă îndelungată de timp. La nivel macro, totul va depinde de cât timp va persista situația și, în al doilea rând, de ce măsuri de susținere

Oferim gratuit închirieri de mașini din flota Autonom

Pentru o sprijini ONG-uri și Fundații care au nevoie de mobilitate în misiunile lor

help@autonom.ro
+40 747 277 610

exemple, am cerut suspendarea facturării chiriilor în toate aeroporturile, am început un program accelerat de vânzare a mașinilor din stocul de vânzare sau am implementat măsuri pentru reducerea costurilor pentru reparații.

Reporter: La finele anului trecut ați atras 20 de milioane de euro pentru un plasament privat de obligațiuni care ulterior au fost listate la BVV. Aveți în plan ca în viitorul apropiat să mai apelați la mecani-

va lua guvernul pentru a sprijini antreprenorii locali.

Reporter: V-ați implicat în campanii / inițiative de susținere pentru lupta împotriva efectelor Coronavirus?

Marius Ștefan: La Autonom, am pus mereu accentul pe impactul pe care îl aducem societății în care trăim, și din acest motiv, de acum 3 săptămâni noi oferim pentru închiriere, gratuit, mașini din flota Autonom din toată țara, tuturor

Astăzi, piața închirierilor auto este afectată de reducerea călătoriilor turistice, precum și a celor de afaceri, care a fost observată în toată Europa, precum și în România, și va continua să aibă impact asupra liniilor de închiriere pe termen scurt și de transferuri cu șofer, atâta timp cât riscul răspândirii pandemiei este încă prezent".

smele pieței de capital pentru a vă finanța activitatea? Puteți detalia?

Marius Ștefan: Într-adevăr, în noiembrie 2019 am decis să ne diversificăm sursele de finanțare și să creștem astfel maturitatea medie a finanțărilor noastre prin intermediul unei emisiuni de obligațiuni, devenind astfel activi și vizibili ca emitenți pe piața de capital.

Privind în retrospectivă, considerăm că am făcut mișcarea la timpul potrivit, și suntem bine pregătiți să trecem peste această perioadă atât din punct de vedere financiar, ca sisteme dar și ca know-how.

Reporter: Care a fost cifra de afaceri a companiei anul trecut și

ONG-urilor și fundațiilor care au nevoie de mobilitate pentru a asigura continuitatea misiunii lor de a lupta împotriva coronavirusului și sprijinirea celor afectați.

Suntăm bucuroși că ideea noastră a fost bine primită de fundații și în zilele următoare vom ajunge deja la 100 de mașini puse la dispoziția ONG-urilor locale, dar și a spitalelor și a autorităților publice. Continuuăm să oferim sprijinul nostru în măsura în care putem și invităm toate ONG-urile să ne contacteze la adresa de email help@autonom.ro sau la numărul de telefon: 0747277610.

Reporter: Vă mulțumesc! ■



CRIZA

Dacia nu s-a putut feri din fața crizei Covid 19

● Producătorul auto își reia progresiv activitatea de la Mioveni începând cu 21 aprilie, după ce în data de 19 martie și-a stopat producția



Pandemia de coronavirus care s-a răspândit rapid pe întreg globul și amenință puternic întreaga economie pe lângă viețile noastre ale tuturor, nu a lăsat nici industria auto din țara noastră. Cel mai mare producător autohton de autoturisme, Autoturism Dacia a fost lovit din plin de criza cauzată de focul Covid-19, astfel că la data de 19 martie și-a suspendat activitatea ca măsură preventivă în condițiile pandemiei de coronavirus.

Conform anunțului făcut atunci de cei din conducerea construcției române, producția din cadrul uzinei de la Mioveni a fost suspendată pentru început până în data de 5 aprilie. Ulterior, reprezentanții companiei au anunțat că uzina își va reia activitatea progresiv, începând cu 21 aprilie.

13.500 de angajați au intrat în șomaj tehnic

Situația actuală este cu atât mai grea pentru angajații celor de la Dacia, constructorul având la această oră peste 14.000 de angajați. În contextul în care activitatea uzinei va fi suspendată până cel puțin la data de 21 aprilie, cei de la Dacia au anunțat

șomaj tehnic.

Se anunță vremuri grele pentru Dacia

Criza europeană cauzată de pandemia de coronavirus a venit într-un moment extrem de delicat pentru cei de la Dacia, producătorul român cu sediul la Mioveni confruntându-se deja cu un început de an destul de dificil. Deși toate cifrele de vânzări raportate pe parcursul anului 2019 le dădau speranțe mari celor de la Dacia, începând de anul acesta să fie conform așteptărilor. Astfel, cifrele de vânzări înregistrate pe unele dintre cele mai importante piețe auto europene au scăzut drastic în primele două luni ale anului.

Conducerea Dacia anunțase investiții serioase în vederea extinderii capacității de producție din cadrul uzinei de la Mioveni, însă planurile s-au schimbat în cele din urmă. Deși lucrările începuseră deja, reprezentanții din conducerea producătorului român au luat decizia în cele din urmă de a suspenda toate lucrările de extindere. Spre exemplu, în Germania, cei de la Dacia au raportat o scădere de aproape 37%, în timp ce pe piața auto din Franța a fost înregistrat un declin de aproape 27%.

Dacia repornește treptat producția în două faze

Producătorul auto Dacia a anunțat că va relua producția, întreruptă de la mijlocul lui martie, la uzinele sale în două etape. Astfel, din 21 aprilie se reia activitatea la Uzina Mecanică și Sasuri și la Departamentul de Presaj pe bază de voluntariat.

„Uzina Mecanică și Sasuri reia progresiv activitatea pe 21 aprilie, începând cu un număr total de 250 de salariați pe bază de voluntariat într-o singură echipă. Pe 4 mai își reia activitatea Uzina Vehicule Dacia. Pentru pregătirea activității Uzinei Vehicule, activitatea de la Presaj se va relua progresiv, pe bază de voluntariat, din 21 aprilie, cu 190 de salariați organizați în două echipe”, se arată în anunțul companiei.

Ulterior, pe 4 mai, uzina își va relua activitatea complet potrivit anunțului transmis de conducerea companiei către angajați. Dacia precizează că pe perioada în care activitatea a fost oprită au fost luate măsuri pentru a asigura protecția angajaților la revenirea în fabrică.

Pe 2 aprilie, Groupe Renault România a anunțat că prelungește perioada de întrerupere a activității de producție de la uzinele Dacia din Mioveni, în contextul propagării virusului COVID-19 la nivel global și al evoluției crizei sanitare.



Sursa foto: YouTube

Primul model electric Dacia va fi lansat în 2021, cu o autonomie de 200 km

Pandemia de coronavirus a încurcat planurile Dacia și în privința lansării noului său model electric, Spring. Automobilul ar fi trebuit să fie prezentat la salonul auto de la Geneva, însă evenimentul a fost anulat din cauza coronavirusului, așa că prezentarea a avut loc online.

Producătorul auto a anunțat că modelul mini de oraș va fi lansat în 2021 în versiunea de serie. Mașina cu cinci uși are 3,73 metri lungime, cu 34 de cm mai puțin decât Sandero. Ultima dată când Dacia a venit cu un concept la un mare salon auto a fost acum 11 ani când a fost prezentat Duster concept care nu avea nimic în comun cu SUV-ul de serie. Dacia Spring prefigurează cea mai accesibilă mașină 100% electrică din Europa, după cum spune compania.

Potrivit producătorului auto, Dacia Spring electric se înscrie în viziunea Grupului Renault de a oferi o mobilitate durabilă, accesibilă tuturor, respectând valorile și filozofia mărcii Dacia. Acest showcar prefigurează un model de segment mini cu 5 uși și 4 locuri, beneficiind de o motorizare 100% electrică. Spațios, vehiculul afișează atributele recunoscute ale mărcii: simplitate, robustețe și accesibilitate. Ușoară și compactă, versiunea de serie vizează o autonomie de circa 200 km conform normelor WLTP, fapt care garantează o utilizare polyvalentă, atât în mediul urban, cât și pe trasee interurbane. Pentru a reuși această nouă revoluție, Dacia profită de experiența de 10 ani a Grupului Renault, pionier și lider în materie de mobilitate electrică. Căroseria de culoare gri închis, cu elemente decorative portocalii fluorescente, beneficiază de protecții laterale și de scuturi integrate în barele față și spate. Aspectul de SUV este subliniat de garda la sol supra-înălțată și de prezența barelor de pavilion. Showcar-ul Dacia Spring este un vehicul de segment mini electric și electrizant. Dimensiunile sale reduse îl recomandă ca soluția ideală pentru o utilizare zilnică fără griji. O atenție deosebită a fost acordată blocurilor optice. În partea frontală, farurile 100% LED sunt divizate în două niveluri: o linie orizontală în partea superioară și o serie de elemente grafice integrate în bara de protecție. În spate, cele 4 blocuri optice, de asemenea 100% LED, formează un dublu Y, anunțând viitoarea identitate luminoasă a modelelor Dacia. Partea frontală a showcar-ului Spring, cu noua semnătură luminoasă și cu profilul specific al capotii și al calandralui, exprimă robustețe. Beneficiind de o motorizare 100% electrică și de o baterie adaptată pentru o utilizare cotidiană, Dacia Spring răspunde nevoilor pragmatice de mobilitate urbană și interurbană. Robust, vehiculul oferă atât clienților particulari, cât și proprietarilor de flote, toate avantajele mașinilor electrice: ușurință în manevrare, funcționare silențioasă, absența vibrațiilor, emisiile zero. În plus, alimentarea este simplă, iar nevoile de întreținere ale vehiculului sunt reduse. Dacia Spring reprezintă astfel o soluție ideală pentru noul serviciu de mobilitate, precum fletele de vehicule în car-sharing. Versiunea de serie va fi propusă cașilor și pe această piață, în care Grupul Renault este deja angajat cu cea mai mare flotă de vehicule în car-sharing din Europa (7 800 ZOE, Kangoo Z.E. și Twizy).

În ultimii 15 ani, Dacia și-a lăsat amprenta asupra pieței auto, reușind două adevărate revoluții prin modelele Logan (pe piața vehiculelor noi) și Duster (în segmentul SUV). Marca a știut să evolueze și să se adapteze nevoilor utilizatorilor rămânând fidelă valorilor sale: o ofertă de mașini simple, moderne, fiabile și robuste la prețul corect. Un adevărat succes story care i-a permis să seducă 6,5 milioane de clienți și să se impună ca lider european al vânzărilor către persoane fizice cu modelele Logan, Sandero și Duster.

Industria auto, lovită din plin de pandemia de coronavirus

Pandemia de coronavirus lovește firă milă în industria auto, gigantul din domeniu precum Volkswagen, Renault, Ford, BMW și Fiat Chrysler au fost forțați să-și suspende brusc producția. Închiderea temporară a fabricilor duce în mod evident la perturbarea fluxurilor de producție și, în final, onorarea cu întârziere a unor comenzi către clienții finali.

Organizația Internațională a Constructorilor de Autovehicule (OICA) spune că industria auto globală își păstrează robustețea, dar a trecut printr-un an greu, 2019, iar acum se confruntă cu o criză uriașă. Reprezentanții Organizației au menționat că pandemia de coronavirus poate duce la „cea mai rea criză care a lovit vreodată industria auto”.

Primul impact a început în luna ianuarie, potrivit OICA, odată cu închiderea unei mari părți din industria auto din China, ceea ce a condus la blocaje de componente și piese auto cu impact în toate colțurile lumii. Răspândirea globală a virusului din ultimele luni a dus apoi la închiderea unor largi părți a industriei auto și a furnizorilor din toată lumea.

Volkswagen Group și-a suspendat producția în majoritatea fabricilor sale din Europa

Volkswagen AG și-a oprit temporar producția la majoritatea fabricilor sale din Europa, începând cu data de 16 martie, ca răspuns la extinderea pandemiei de coronavirus.

Decizia celui mai mare producător auto global în ceea ce privește angajații și activitatea se desfășoară „într-un mod sigur”, pe linie de asamblare, ceea ce era în contradicție cu recomandările Guvernului german privind distanțarea socială.

„Pandemia de coronavirus ne va supune unor dificultăți financiare și operaționale neconveniente”, a avertizat Herbert Diess, directorul general al grupului auto german, la prezentarea rezultatelor Volkswagen pe 2019.

Portofoliul grupului Volkswagen este format din 12 mărci, printre care automobilele VW, Audi, Porsche, Skoda, Lamborghini, Seat, Bentley și Bugatti, dar și camioanele MAN și Scania.

Renault și-a închis toate operațiunile pe perioadă nedeterminată

Grupul Renault și-a închis toate operațiunile industriale din Franța, pe perioadă nedeterminată, în funcție de evoluția situației pandemiei. Măsurile au intrat în aplicare de la finalul zilei de 16 martie și au fost luate pentru a împiedica răspândirea epidemiei în Franța. Măsurile afectează operațiunile în 12 amplasamente Renault din Franța, respectiv 18.000 angajați.

Pe data de 19 martie, Renault Groupe România și-a suspendat activitatea de fabricație de la Mioveni. Compania anunțând că activitatea comercială va fi reluată rapid după încheierea crizei sanitare. La momentul respectiv, vor fi implementate măsuri corepunzătoare, în acord cu partenerii sociali, ceea ce va permite companiei să răspundă cererii comerciale.

Grupul PSA Peugeot Citroen și-a închis toate uzinele din Europa

Grupul auto francez PSA (proprietarul mărcilor Peugeot, Citroen, Opel) a anunțat pe 16 martie închiderea tuturor uzinelor sale din Europa, din cauza pandemiei de coronavirus, confirm AFP.

Cel mai mare producător auto din Franța și numărul doi din Europa a anunțat astfel exemplul rivalului italo-american Fiat Chrysler (FCA), cu care de altfel este implicat într-un proces de fuziune.

Compania a informat că, la închiderea uzinelor de la Poissy, Rennes și Sochaux, precum și

cele de la Zaragoza (Spania), Eisenach și Russelsheim din Germania, Ellesmere Port (Marea Britanie) și Gliwice (Polonia). Acestea fiind urmate de uzinele de la Hordain (Franța), Vigo (Spania), Manguale (Portugalia), și cele de la Luton (Marea Britanie) și Trnava (Slovacia).

FCA – Fiat Chrysler Automobiles și-a suspendat pe termen nelimitat activitatea din cele mai multe fabrici

Constructorul auto italo-american Fiat Chrysler (FCA) a anunțat pe 16 martie că își va închide majoritatea uzinelor din Europa din cauza pandemiei de coronavirus, confirm Reuters.

Decizia vizează șase uzine din Italia, una din Serbia și una din Polonia, a precizat FCA. Potrivit agen-

ției italiene Radioor, aceste uzine reprezintă 30% până la 35% din capacitățile de producție ale constructorului auto care deține mărcile Fiat, Chrysler, Jeep, Maserati, Alfa Romeo, Dodge și Ram.

„Grupul va utiliza aceste suspendări pentru a pune în practică revizuirea ale procedurilor de producție și de control al calității în beneficiul clienților și a productivității globale”, a precizat FCA, adăugând că va profita de acest răgaz și pentru a extinde procedurile de dezinfecție a uzinelor.

Ford și-a suspendat temporar producția la toate fabricile sale din Europa

Începând de pe 19 martie, Ford și-a suspendat activitatea la unitățile de producție din Europa, inclusiv la Craiova. Este de așteptat ca suspendarea temporară a producției să ducă la funcționarea uzinelor acestei pandemii de coronavirus, de restricțiile impuse la nivel național, de constrângerile legate de lucrul cu furnizorii, dar și de nevoile de stoc ale dealerilor.

Pe durata opririi temporare a producției, angajații Ford Craiova se vor afla în șomaj tehnic și beneficiază de o indemnizație de 78% din salariul de bază, precum și de colaterală drepturi prevăzute de lege pentru astfel de situații.

„Deși impactul coronavirusului în fabricile noastre a fost, din fericire, unul limitat până acum, efectele sale asupra angajaților, dealerilor, furnizorilor și clienților noștri, precum și asupra societății europene în ansamblu, sunt fără precedent”, a declarat Stuart Rowley, președintele Ford Europa. Ford Europa are aproximativ 46.000 de angajați în unitățile proprii și în asocierii în participare consolidate și aproximativ 61.000 de angajați, dacă includem și societățile neconsolidate. Pe lângă Ford Motor Credit Com-

pany, operațiunile Ford Europa includ Divizia de servicii pentru clienți Ford și 19 unități de producție (12 unități proprii și șapte asocieri în participare neconsolidate).

BMW

Compania germană a anunțat pe 18 martie că pregătește suspendarea producției la fabricile sale din Europa și Rosslyn, din Africa de Sud, până pe 19 aprilie, răspunzând cererii scăzute și pentru a reduce riscul de contagiune. Închiderile vor începe la sfârșitul săptămânii.

DAIMLER

Proprietarul Mercedes-Benz a anunțat pe 18 martie că va suspenda majoritatea activităților de producție din Europa. Suspendarea fiind aplicată la fabricile de automobile, vehicule comerciale și vehicule van din Europa.

Totodată, Daimler declară că, în acest moment, nu poate estima sau prezenta impactul economic al pandemiei asupra operațiunilor sale.

NISSAN

Nissan a oprit producția la cea mai mare fabrică auto din Marea Britanie și a încheiat perturbarea produsă în lanțul de aprovizionare și în creșterea din piață, a anunțat producătorul auto japonez pe 17 martie. Pe 18 martie, compania a anunțat că a oprit activitățile la fabricile europene.

TOYOTA

Toyota Motor a oprit începând de pe data de 17 martie operațiunile din Marea Britanie și Polonia, iar producția de la fabrica din Cehia a fost oprită începând cu data de 18 martie. Compania a mai anunțat că activitățile sale de la fabrica din Turcia au fost suspendate și ele.

HONDA

Honda Motor a anunțat că încheie temporar toate centrele de dealeri din Italia. ■



COMPANII

BRENT VALMAR, PORSCHE ROMÂNIA:

”România are cel mai generos program pentru achiziționarea de automobile electrice și hibrid”

● Bugetul de investiții pentru digitalizarea activităților și electrificarea flotei ajunge la 60 de miliarde de euro

Piața autohtonă de automobile noi a crescut constant în ultimii ani, cu o medie anuală de peste 15%, ajungând la o dublare a volumului față de rezultatele din 2014.

Brent Valmar, directorul general Porsche România, ne-a acordat un interviu în care ne-a vorbit despre tendințele din piață, dar și despre cum reușește Porsche România să se adapteze acestora.

Înainte ca pandemia de coronavirus să lovească industria auto, Porsche România avea ca obiectiv principal, pentru anul 2020, vânzarea a peste 1.500 de mașini electrice. În contextul în care în a doua parte a anului trebuiau să înceapă livrările pentru modelul electric Volkswagen ID. 3.

Reporter: Cum a evoluat piața auto din țara noastră în ultimii ani?

Brent Valmar: Piața de automobile noi a crescut constant în ultimii ani, cu o medie anuală de peste 15%, ajungând la o dublare a volumului pieței față de rezultatele din 2014.

Vorbim despre o perioadă cu o evoluție constantă a economiei, aspect care se reflectă în nivelul de bunăstare al persoanelor fizice și în apetitul pentru investiții al companiilor și instituțiilor publice, care au optat pentru înnoirea flotelor auto.

Reporter: Reușește țara noastră să se alinieze tendințelor europene de trecere la autoturismele electrice?

Brent Valmar: Țara noastră are în acest moment cel mai generos program european de susținere a achiziției de automobile electrice și hibrid. Rezultatele sunt cât se poate de vizibile. Într-un interval foarte scurt am ajuns la un stoc de circa 3.000 de mașini electrice, iar ritmul de creștere al acestui segment de piață este cât se poate de accelerat. Din 2020 oferta de automobile electrice și hibrid de pe piața locală va fi extinsă substanțial. Doar grupul Porsche România va oferi clienților prin mărcile reprezentate o paletă de 25 de modele de acest tip.

Cred că vom vedea în următoarea perioadă o mai mare implicare a statului și a Uniunii Europene în dezvoltarea infrastructurii pentru automobile electrice și hibrid plug-in.

Estimăm că vom asista ușor la o schimbare a comportamentului consumatorilor. Datele noastre arată că un procent de 70% din încărcările bateriei unei mașini electrice vor fi realizate acasă sau în clădiri de birouri sau spații comerciale. Această schimbare de

comportament va facilita și mai mult dezvoltarea acestui segment.

Din punct de vedere tehnic, performanțele modelelor electrice sunt greu de egalat. Clienții își doresc mașini eficiente, puternice, cu costuri minime de întreținere. Lansarea unui număr mare de modele electrice accesibile va da un impuls important dezvoltării acestei piețe. Porsche România va avea anul acesta în portofoliu mai multe modele BEV care, prin programul Rabla Plus, vor putea fi achiziționate la prețuri mai mici de 15.000 de euro.

Reporter: Cum se adaptează Porsche România la tendințele de electrificare tot mai accentuate din piață?

Brent Valmar: Porsche România se numără printre promotorii acestei tendințe, având în vedere beneficiile oferite pe termen lung pe toate palierele. Suntem în măsură să realizăm aceste acțiuni cu atât mai mult cu cât grupul din care facem parte este printre cei mai mari investitori în mobilitatea electrică. Grupul Volkswagen investește masiv în transformarea tuturor unităților sale de producție și în crearea unor produse care să faciliteze trecerea spre un viitor neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon. Pentru următorii cinci ani bugetul de investiții pentru digitalizarea activităților și electrificarea flotei ajunge la 60 de miliarde de euro – din acest buget mai mult de jumătate va fi alocat doar pentru dezvoltarea unor modele electrice sau hibrid. Grupul și-a propus ca până în 2029 să aibă în portofoliu 75 de modele 100% electrice și 60 de modele hibrid.

Tranziția spre mobilitatea electrică presupune o schimbare de mentalitate



în toate palierele afacerii, precum și investiții. În primul rând, Porsche România investește în resurse umane. Avem programe intensive de pregătire și adaptare a angajaților la noile realități din piață, de la personalul de vânzări la tehnicienii de service.

Pe parcursul acestui an fiecare showroom va avea cel puțin o stație de încărcare electrică de mare putere și un spațiu special amenajat pentru expunerea unui model electric. De asemenea, modelul de finanțare pentru achiziția de automobile electrice necesită o adaptare. Porsche România a început comercializarea de stații de încărcare pentru uz casnic sau industrial, sub marca internațională a grupului. Stațiile Moon pot fi comandate acum online sau de la orice din distribuitorii noștri. Prețurile pornesc de la circa 800 de euro.

Reporter: Ce procent reprezintă țara noastră în ponderea vânzărilor companiei la nivel internațional?

Brent Valmar: Porsche România este filiala locală a Porsche Holding Salzburg, o subsidiară a concernului Volkswagen AG. Grupul Volkswagen AG este cel mai mare distribuitor de mașini din întreaga lume cu un volum de 10,97 milioane de unități livrate anul trecut. Porsche România a încheiat anul 2019 cu un număr total de 35.332 mașini livrate clienților, cu 7% mai mult față de anul precedent.

Reporter: Care au fost cele mai cumpărate modele ale Grupului de către clienții din țara noastră?

Brent Valmar: Anul trecut, segmentul care a impulsionat decisiv evoluția pieței auto este cel al modelelor SUV.

SUV-urile incluse în portofoliul

mărcii SEAT - Arona, Ateca și Tarraco - au contribuit, de altfel, la o creștere de aproape 48% a livrărilor de mașini pentru această marcă. Jumătate din livrările totale de automobile SEAT au avut ca obiect un model SUV. Volkswagen și SKODA au rămas anul trecut cele mai căutate mărci din portofoliul Porsche România, cu livrări totale de 15.155 de unități, respectiv, 13.898 de unități.

Evoluția mărcii Volkswagen a fost susținută puternic de cererea pentru SUV-uri. Până la finalul anului marca livrase clienților săi un total de 6.800 modele SUV, cu 51% mai mult decât în 2018. SUV-urile au o pondere de 45% livrările totale Volkswagen din România.

De asemenea, SKODA și-a întregit gama de SUV-uri, o dată cu startul vânzărilor Kamiq. Acesta completează prezența mărcii pe acest segment, unde mai are în ofertă modelele Kodiaq și Karoq.

Audi a livrat anul trecut clienților săi 1.763 de unități, cu o creștere similară a ponderii modelelor SUV. În 2019 marca a intrat, odată cu lansarea Q3 Sportback, pe un segment nou, respectiv cel al SUV-urilor coupe de mici dimensiuni.

Volkswagen Vehicule Comerciale a avut o evoluție mult peste cea a acestui segment de piață, respectiv un avans de 12,4% al livrărilor. La baza succesului a stat versatilitatea modelului Transporter, unde livrările au crescut cu peste 45% pe parcursul anului 2019. De asemenea, modelul Crafter s-a dovedit un succes, după un avans de 20% al livrărilor.

Reporter: Care este importanța activității de service în business-ul Porsche România?

Brent Valmar: Pentru orice importator auto activitatea de service este foarte importantă. Rolul nostru nu este

Reporter: Porsche România a anunțat că până în 2021 vor fi disponibile 100 de stații de încărcare pentru



Porsche România a încheiat anul 2019 cu un număr total de 35.332 mașini livrate clienților, cu 7% mai mult față de anul precedent".

doar acela de a ajuta clienții să intre în posesia modelului visat, ci și acela de a oferi suportul necesar pe toată durata de viață pentru mașina aleasă.

Reporter: Aveți în plan extinderea rețelei de distribuție din țara noastră?

Brent Valmar: Urmărim potențialul de dezvoltare la nivel regional, dar prioritatea noastră este consolidarea și susținerea partenerilor actuali pentru a dezvolta afacerea. Anul acesta, vom oferi fiecărui distribuitor sprijinul necesar pentru a se adapta trecerii industriei auto spre o configurație cu o pondere din ce în ce mai mare a modelelor electrice.

mașinile electrice la distribuitorii mărcilor din grupul VW. La ce valoare se ridică investiția? Si care este stadiul actual al proiectului?

Brent Valmar: Acest program este o prioritate pentru noi și dorim să finalizăm dotarea distribuitorilor până la sfârșitul anului, în special pentru mărcile care vor include cât mai curând în portofoliu modele electrice.

Reporter: Care a fost cifra de afaceri a Porsche România anul trecut?

Brent Valmar: Cifra de afaceri a crescut într-un ritm similar cu evoluția livrărilor de mașini, respectiv un plus de 7%.

Reporter: Vă mulțumesc! ■

Pentru următorii cinci ani bugetul de investiții pentru digitalizarea activităților și electrificarea flotei ajunge la

60 de miliarde de euro

– din acest buget mai mult de jumătate va fi alocat doar pentru dezvoltarea unor modele electrice sau hibrid".



FINANTARE

HELIAN REDAI, PORSCHE FINANCE GROUP ROMÂNIA:

„Clienții apreciază experiența folosirii mașinii și nu mai caută la fel de mult să o dețină în proprietate”

● Sharetoo - prima soluție de corporate car sharing din România ● Serviciul de car sharing permite companiilor să reducă semnificativ costurile legate de gestionarea flotelor pe termen lung

Mașina a devenit mai mult decât un mijloc de transport, fiind și un mod de a acumula noi experiențe. Clienții apreciază experiența folosirii mașinii și nu mai caută la fel de mult să o dețină în proprietate, susține Helian Redai, Head of Sales & Marketing Porsche Finance Group.

Porsche Finance Group oferă solu-

Radu Manea, Head of Fleet Management Porsche Finance Group România, a declarat: "Serviciul de car sharing permite companiilor să optimizeze gestionarea flotelor și să reducă semnificativ costurile legate de acestea pe termen lung".



ții complete de finanțare auto și mobilitate pentru clienții mărcilor concernului Volkswagen. Grupul este prezent în România de peste 20 de ani și oferă prin companiile sale: leasing financiar pentru persoane fizice și juridice; credite pentru autoturisme; asigurări; servicii de management de flote; leasing operațional; car sharing corporate. Clienții Porsche Finance Group au acces la servicii care asigură nevoile de mobilitate pentru intervale cuprinse între o oră și de până la cinci ani, la cele mai înalte standarde.

În ceea ce privește leasingul operațional pentru persoane fizice, acesta a fost lansat la finalul anului trecut și este centrat pe nevoile individuale de utilizare a mașinii și facilitează accesul clienților privați la finanțare și cele mai noi modele de mașini.

Astfel, persoanele fizice pot folosi o mașină nouă pe care o configurează conform preferințelor personale, contra unei chirii lunare fixe care reflectă gradul de utilizare al mașinii. La finalul perioadei contractuale, care poate fi între 1 și 4 ani, mașina este returnată, iar clienții pot alege un nou autovehicul.

Noul serviciu este creat în jurul nevoilor individuale de utilizare ale clienților și asigură o transparență totală a costurilor asociate mașinii. Chiria lunară se stabilește în funcție de perioada contractuală aleasă și de rulajul estimat și reflectă exact utilizarea. Astfel, valoarea plătită lunar de client este mai mică decât în cazul producătorilor financiare clasice, care asigură proprietatea la finalul contractului.



Sharetoo

Sharetoo este prima soluție de corporate car sharing din țara noastră, lansată de Porsche Finance Group în anul 2017. Soluția se adresează atât companiilor cu nevoi flexibile de mobilitate, cât și angajaților acestora, fiind disponibilă și în rețeaua națională de distribuitori autorizați ai mărcilor comercializate de Porsche România.

Serviciul acoperă nevoile de mobilitate ale clienților pentru intervale de

la o oră până la 12 luni, care este perioada minimă pentru o finanțare în leasing.

În prezent, serviciul sharetoo este disponibil în mai multe ansambluri de birouri din București, dar și prin contracte cu companii care doresc să acceseze această soluție de mobilitate în mod dedicat.

Toate mașinile din flota de car sharing sharetoo sunt echipate cu tehnologie de car sharing de ultimă generație, furnizată de liderul mondial în domeni-

În prezent, serviciul sharetoo este disponibil în mai multe ansambluri de birouri din București, dar și prin contracte cu companii care doresc să acceseze această soluție de mobilitate în mod dedicat.



ni. Tehnologia facilitează atât monitorizarea și gestionarea mașinilor, prin intermediul unei interfețe dedicate, cât și o experiență simplă și confortabilă pentru utilizatorul final. Acesta poate deschide și închide mașina direct de pe smartphone, prin intermediul unei aplicații disponibile pentru sisteme Android și iOS. În plus, garanția utilizării unei mașini noi, bine întreținute, aduce un plus de siguranță pentru companie și angajați.

Radu Manea, Head of Fleet Management Porsche Finance Group România, a declarat: „Serviciul de car sharing permite companiilor să optimizeze gestionarea flotelor și să reducă semnificativ costurile legate de acestea pe termen lung. Este o soluție atractivă și eficientă de mobilitate, pentru că prezintă avantaje inclusiv pentru angajați, nu doar pentru companie. Aceștia pot utiliza mașinile din flotă nu doar pentru deplasările de serviciu, ci și în regim privat, pentru mai mult confort și timp economisit”.

Împreună mergem mai departe!

Vom ajunge la destinație, oricât de grele ar fi drumurile.
F-MAX, un camion competitiv pentru stabilitatea afacerii tale!

Ford Trucks
Sharing the load

CEFIN TRUCKS

Unic importator și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro

Ford
TRUCKS
Sharing the load