

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □



În cele două zile, angajații vor fi plătiți cu 85% din salariu, decizia administrației fiind discutată cu sindicatele.

Conducerea companiei spune că măsura a fost luată din cauza scăderii comenzilor. Iată, integral, răspunsul Direcției de Comunicare Dacia, trimis redacției ECONOMICA.NET.

"Comenzile pentru Dacia au scăzut în ultimele luni din 2011 și în primele luni din 2012. În acest context, este necesar ca Uzinele Dacia să își adapteze programul de producție la nivelul comenzilor. Astfel, fabricația de vehicule este oprită vineri, 30 martie și luni, 2 aprilie 2012. Anumite sectoare din Uzina Mecanica și Șasiuri Dacia vor fi oprite pentru una sau mai multe zile în perioada 28 martie – 2 aprilie. Salariații care vor rămâne la domiciliu în perioada 28 martie-2 aprilie vor fi plătiți cu 85%, conform Contractului Colectiv de Muncă, și nu li se vor reține tichetele de masă."

Vânzările de automobile Dacia s-au ridicat, anul trecut, la 343.000 de unități, dintre care

160.000 de unități au fost SUV-uri Duster. Principalele piețe ale mărcii românești au fost Franța, Germania și Italia. Chiar dacă este lider pe piața românească, Dacia a vândut, la noi, de trei ori mai puține mașini decât în Franța.

Uzina de la Pitești a pierdut monopolul mărcii Dacia la începutul acestui an. Pentru prima dată în istorie, Dacia se fabrică, sub acest nume, și în afara României.

Renault a inaugurat la începutul lunii februarie uzina de la Tanger, din Maroc, a doua fabrică a grupului în care constructorul francez va continua producția modelelor low-cost alături de cea de la Pitești, în această parte a lumii. Uzina de la Maroc produce monovolumul Dacia Lodgy. Urmează varianta utilitară a monovolumului. De asemenea, o parte a producției modelului Sandero a fost mutată la o uzină mai mică din Maroc, la Somaca, unde de câțiva ani se produc Logan și Sandero. Nu este exclus ca Duster, noul Logan și viitorul model City/Citadine(mașină de oraș ce va costa aproximativ 5.000 euro) să fie produse la Uzina de la Tanger. Fabrica africană va scoate 150.000-170.000 de mașini pe an, pe o singură linie de fabricație, în trei schimburi. De anul viitor, o nouă linie de producție va fi adăugată, ceea ce înseamnă un total de 340.000 de mașini pe an, poate chiar 400.000, dacă se lucrează și în week-end-uri. Adică tot atât cât fabricile Renault din Franța, cele de la Flins sau Douai. **A doua uzină în Africa, în**

Algeria După uzina de la Tanger, din Maroc, producătorul francez de automobile Renault va deschide o nouă fabrică pe continentul african, în Algeria. Fabrica va fi construită la Jijel, localitate situată la 315 km est de Alger, pe coasta Mării Mediterane. Înțelegerea dintre guvernul algerian și Renault referitoare la construcția uzinei va fi cel mai probabil oficializată la data de 5 iulie, atunci când Algeria, fostă colonie franceză, își aniversează 50 de ani de independență. Discuții despre investiția Renault în Algeria se poartă de mai multe luni, însuși fostul premier al Franței, Jean-Pierre Raffarin având convorbiri cu oficialii algerieni.

A fost deja semnat un memorandum referitor la construcția fabricii, iar Renault a ales deja patru-cinci companii locale care să se ocupe de construcția fabricii, negocierile cu aceștia fiind în curs, potrivit unui anunț al ministrului algerian al Economiei. Renault s-a angajat la o producție de 75.000 de mașini pe an, urmând ca, pe termen mediu, producția să ajungă la 150.000 de mașini pe an, cu un grad de integrare locală de 20-40%.

Prima piață țintită este chiar cea algeriană, dat fiind că importurile de mașini s-au ridicat la 4,8 miliarde de dolari în 2011.

Algeria a importat 390.000 de vehicule în 2011, o creștere de 36% față de anul precedent. Apoi, mașinile „made in Algeria” au ca țintă zona de liber schimb pan arabă (Greater Arab Free Trade Area-GAFTA), din care fac parte 14 state, din nordul Africii și Peninsula Arabia.

** sursa :<http://economica.rtv.net>