

Masuri de luat în calcul pentru repornirea și stimularea industriei auto



Industria auto din România este, în prezent, printre cele mai afectate sectoare economice, având în vedere ca producția de autovehicule a fost sistată de către cei doi mari producători din România imediat ce s-a instituit starea de urgență, cauzată de pandemia de COVID-19. În același timp, producătorii de componente auto, aflați în relații comerciale atât cu cei doi mari producători auto din România, cât și cu producători din afara țării, au redus și chiar au închis activitatea temporar. Ce masuri sunt necesare pentru redresarea acestui sector cât mai rapid, având în vedere importanța sa în economia națională?

Automobile Dacia și Ford România, cei doi mari producători auto locali, au anunțat închiderea fabricilor în a doua jumătate a lunii martie, ceea ce cu siguranță se va reflecta în cifrele din lunile ce vor urma. Producția locală de autoturisme capătă viteza în luna februarie 2020, cu o creștere anuală de aproape 8% față de aceeași luna a anului trecut, după un avans de aproximativ 3% pe parcursul anului 2019. Lunile viitoare, însă, cu siguranță vor diminua și poate chiar vor anula avantajul din primele două luni ale anului.

În plus, având în vedere și închiderea fabricilor auto în cea mai mare parte a țărilor europene, este cert că vom vedea scaderi semnificative și la nivelul producătorilor de componente auto.

Asociația Europeană a Producătorilor Auto (ACEA) estimează că, până în acest moment, la nivel european, măsurile luate în contextul pandemiei afectează aproximativ 1,14 milioane de angajați din domeniu, iar producția a pierdut peste două milioane de autovehicule. În România, estimarea, optimista, a ACEA arată că sunt afectate cel puțin 20.000 de locuri de muncă, iar producția nerealizată se apropie de 69.000 de mașini.

Infrastructura de transport, provocarea trecută și viitoare

Repornirea industriei auto trebuie să preocupe în mod special autoritățile, având în vedere că acest sector livrează 37% din exporturile românești și concentra, înainte de criza COVID-19, peste 185.000 de salariați.

Companiile din domeniu au anunțat deja reluarea activității, chiar și parțial. Dacia și Ford au prezentat un calendar privind revenirea la normalitate, Continental România deschide gradual fabricile. Însă pierderile acumulate vor cântări greu în situațiile lor financiare.

Măsurile luate până în prezent de autorități pentru limitarea efectelor pandemiei par a fi fost benefice și pentru industria auto (în special măsura referitoare la susținerea șomajului tehnic de la bugetul de stat), însă va fi nevoie de suport suplimentar pentru a permite recuperarea pierderilor și revenirea industriei pe creștere. Măsurile necesare

nu sunt neapărat impuse de pandemie, ci reprezintă, mai degrabă, solicitări mai vechi ale producătorilor din domeniu și amânate permanent de autorități.

Printre cele mai importante măsuri rămâne cea legată de dezvoltarea infrastructurii de transport, având în vedere că, din cauza situației precare în care se afla drumurile naționale, producătorii auto pierd timp, bani și contracte importante, iar România pierde investiții consistente în domeniu în favoarea țărilor vecine. Dar aceste aspecte erau valabile și înainte de apariția COVID-19. Acum, cu atât mai mult, companiile din industrie vor avea nevoie de o infrastructură potrivită pentru a se redresa, a câștiga proiecte noi, a reangaja oamenii și chiar a spori numărul de angajați (putând lua în calcul și românii care se întorc în țară din economiile afectate) și, nu în ultimul rând, pentru a putea relua plățile de taxe și impozite la stat. Există exemple consacrate de urmat în această privință, cum ar fi cel al Germaniei, care, după război și criza care i-a urmat, a investit puternic în infrastructură și în industrie tocmai pentru a-și crea avantaj economic.

În mod particular, compania Ford România solicită de multă vreme realizarea drumului expres Craiova- Pitești, inclusiv centura ocolitoare a orașului Balș, iar Automobile Dacia așteaptă în mod deosebit autostrada Pitești-Sibiu. Însă infrastructura este necesară în întreaga țară, în special în zonele de est sau sud, care, astfel, ar putea atrage dezvoltarea de noi facilități de producție.

Facilități pentru industria auto

Dincolo de demararea proiectelor de mare infrastructură, benefice pentru întreaga economie, pentru industria auto mai pot fi dezvoltate o serie de pachete de măsuri specifice care să impulsioneze dezvoltarea sectorului. Printre acestea se pot regăsi măsuri de genul facilităților fiscale acordate în sectorul construcțiilor sau îmbunătățirea considerabilă a celor existente privind cercetarea-dezvoltarea. Astfel de pachete de măsuri sunt cu atât mai necesare cu cât țările din regiune acordă o atenție deosebită acestui sector prin stimulente fiscale, dar și alte ajutoare de stat (spre exemplu, Ungaria).

În plus, pachetele de măsuri adresate industriei auto trebuie să țină cont, dincolo de importanța industriei pentru economie, de faptul că forța de muncă din domeniu este una deja experimentată, atât la nivel mediu, cât și de top management.

Totodată, autoritățile trebuie să înceapă să gândească în perspectivă, să anticipeze trendurile din domeniu. Spre exemplu, să vină cu pachete de stimulare în contextul în care tendința de consum este deja direcționată către mașini electrice, iar producătorii, inclusiv cei de componente, ar putea fi din ce în ce mai interesați să își schimbe sau să își îmbunătățească liniile de producție pentru a fabrica elemente necesare mașinilor electrice. Astfel de pachete de stimulare (fiscale, granturi, ajutoare de stat etc.) s-ar putea orienta, cu precădere, tot spre zona cercetării-dezvoltării, cu atât mai mult cu cât trecerea la producția de mașini electrice (și de componente auto necesare acesteia) poate fi privită ca o activitate inovatoare.

Schimbând sectorul, și anume de la producători la importatori și distribuitori auto, și având în vedere nevoia stringentă de a aduna bani la bugetul de stat, ar trebui tratată ca o prioritate fiscalizarea comerțului cu autovehicule second-hand – legislație există, rămâne doar să se pună în practică... Și poate nu doar ca efort singular al României, ci și al mai multor state membre UE. Soluții există, iar importanța strategică a industriei auto reclamează o atenție sporită din partea autorităților.