

Autori: Bogdan Chiritoiu, Dan Suciu

Va fi Brasov locul urmatoarei eruptii?

Brasov nu pare a fi urmatorul vulcan social din Romania. Ii lipseste amestecul mortal de forta bruta si incitatie politica din Valea Jiului. Uriasii industriali ai orasului au fost redusi la proportii acceptabile, iar sistemul de protectie sociala poate face suportabile socurile ajustarii. Dezvoltarea orasului este insa impiedicata de marile companii industriale ale epocii comuniste. Exista putine semne cum ca acestea vor incepe sa se redreseze in viitorul apropiat. Pe de alta parte, economia locala nu este suficient de solida si diversificata pentru a putea face fata colapsului unuia dintre acesti giganti. O strategie de dezvoltare, sprijinita de proiecte de lucrari publice de mare anvergura, este cea mai buna speranta pentru oras, insa angajarea autoritatilor centrale se lasa asteptata.

Brasov – locul de nastere al conflictelor sociale

Brasov este una dintre cele mai industrializate regiuni ale Romaniei. Reforma economica a afectat si continua sa afecteze puternic infrastructura sociala, atat a judetului cat si a orasului. Cu mamuti sai industriali – peste 20.000 muncitori pentru Tractorul si Roman fiecare – Brasov s-a adaptat lent reformei si a depins de finantarea venita din partea statului, fie direct, fie prin intermediul preturilor reduse pentru facilitatile publice (ex: credite, utilitati, etc.). Reducerea acestor surse incepand cu 1997 a generat multe conflicte intre sindicate si autoritatile locale sau centrale. Muncitorii de la Roman au fost primii care au implementat asa-numitele „greve spontane”, care au blocat drumuri nationale fara ca nimeni sa isi asume responsabilitatea (sau sa fie obligat sa suporte consecintele). Prima asemenea greva, in toamna lui 1997, a fortat guvernul sa opreasca negocierile cu institutiile financiare internationale privind restructurarea si privatizarea in sectorul industriei constructoare de masini. Greva „spontana” a devenit foarte populara pe intreg cuprinsul tarii cand oamenii au realizat ca nimeni nu este pus sub acuzare pentru a fi provocat dezordine publica. Proteste violente au insotit in ultima parte a decadei 90 fiecare incercare (sau simplu zvon) de a reorganiza principalele fabrici brasovene. Dealtfel nici o oferta de privatizare rezonabila si cu adevarat serioasa nu s-a inregistrat pana acum pentru Roman, Tractorul, Rulmentul sau Metrom – pentru a mentiona doar unele din cele mai mari fabrici locale.

Exista o puternica traditie sindicala in principalele fabrici cum sunt Roman si Tractorul, ce isi are inceputurile inca inainte de 1989, si exista o strategie pusa la punct dupa 1997 de a colabora in principalele probleme locale. Acest ultim element poate fi cauza pentru care recente proteste – organizate la nivel national in iunie - au inregistrat, din punctul de vedere al sindicatelor, un succes in Brasov, unde au participat mai mult de 20.000 de persoane, si un esec in Bucuresti.

Cu fabricile orasului Brasov apasand greu asupra economiei nationale, reforma ar putea fi de ne-evitat. Scopul acestui articol este sa analizeze cum se poate realiza acest lucru, si care ar putea fi reactia sociala¹.

Este Brasovul cu adevarat atat de sarac?

Incepand cu anul 2002, ajutorul social incearca sa acopere golul dintre venitul minim garantat si venitul real al familiilor (inclusiv din alte beneficii sociale) (Legea 416/2001). In comparatie cu alte centre urbane, orasul Brasov plateste doar un mic tribut acestei politici. Doar 475 de familii primesc ajutorul social (253 mil lei in total de la bugetul local)². La inceputul lui 2002, peste 1300 de familii au completat cererea pentru aceasta alocatie, insa in urma unei „anchetei sociale” doar 475 au trecut de cerintele impuse prin normele de aplicare – cercetarea poate arata daca un membru al unei familii inregistreaza un venit de pe piata neagra sau dispune de alte posibilitati de a obtine un venit.

A existat un urias numar de familii care au primit alocatii pentru incalzire de la bugetul local in aceasta iarna: 55.389 de familii pentru incalzirea prin termoficare, 9.375 de familii pentru sistemele proprii de incalzire bazate pe gaz natural si 35 de familii aflate in alte situatii. Fiecare familie cu un venit mai mic de 1.800.000 lei pe luna pe membru de familie a putut beneficia de aceasta alocatie. Nu s-a facut nici o cercetare asupra acestor familii in scopul de a evalua eligibilitatea lor pentru alocatie; singura conditie a fost prezentarea unui document care sa ateste venitul oficial.

Numarul mare de familii care au primit alocatia pentru incalzire si numarul redus al celor ce primesc venitul minim releva cateva aspecte:

- Exista o proportie foarte mare de persoane care primesc un venit oficial intre 750.000 (venitul minim garantat) – si 1.800.000 lei pe membru de familie.
- Cele 65.000 de familii din aceasta categorie reprezinta peste 120.000 de persoane (aproximativ 40% din populatie). Acestia sunt foarte expusi saraciei iarna urmatoare, ca urmare a cresterii costului la incalzire.
- Multe dintre persoanele cu venituri oficiale reduse par sa aiba alte surse de venit, de pe piata neagra.

Locuri de munca si somaj

Potrivit unei evaluari a unui lider sindical, in ultimii 10 ani, Brasovul a pierdut mai mult de 60.000 de locuri de munca, toate in domeniul industria constructoare de masini. Jumatate din acest numar este justificat de totalul persoanelor care isi cauta in prezent un loc de munca. Brasov a inregistrat de asemenea o substantiala diminuare a populatiei si se presupune ca totalizeaza in prezent mai putin de 300.000 de locuitori. Trebuie sa asteptam rezultatele finale ale referendumului, realizat anul acesta, pentru a putea avansa cu certitudine aceste date.

Estimarea oficiala a nivelului somajului a fost de 21,511 la data de 1 iulie 2002 (11,67%). Somajul este mai ridicat in comparatie cu ultimii doi ani (6,8% in 2000 si 7,5% in 2001) ca

¹ Pentru acest articol, o echipa a SAR s-a deplasat la Brasov si a avut interviuri cu autoritatile locale, lideri sindicali locali si directori din intreprinderile de stat.

² Pentru a exemplifica, numarul celor care primesc ajutorul social in Brasov este similar cu numarul beneficiarilor dintr-un mic oras aflat in imediata apropiere, Zarnesti, care reprezinta doar 1/10 din populatia orasului Brasov.

urmare a unor programe de reducere a personalului (bazate pe plati compensatorii) care au implicat Tractorul, Roman, si companii din industria de aparare. Muncitorii au fost foarte motivati sa se treaca pe lista de concedieri din cauza compensatiilor mari, intre 6 si 12 salarii lunare, calculate la nivelul primit pe parcursul ultimilor 1-2 ani. Aceasta situatie ridica intrebarea ce vor face aceste persoane cand platilor lor compensatorii se vor incheia. Experienta de pana acum din judetul Brasov sugereaza ca aparitia conflictelor sociale (similare celor din Valea Jiului), este putin probabila, fie din cauza ca economia locala va fi capabila sa le integreze, fie ca urmare a faptului ca multi vor alege sa se stabileasca in alte zone ale tarii. Agentia de Judeteana de Ocupare a Fortei Munca (AJOFM) a lansat un nou program, pentru a sprijini pe aceia dornici sa isi mute domiciliul – se ofera salariul pe 7 luni pentru cei care au gasit un loc de munca in alta parte a tarii.

O alta cauza care a generat cresterea nivelului inregistrat al somajului a fost legea venitului minim garantat, care a intrat in vigoare in 2002. Multe persoane s-au inregistrat ca someri in scopul de a se califica pentru ajutorul social, insa implementarea restrictiva a legii i-a descurajat pe multi dintre ei, si dupa aproximativ 3 luni au inceput sa dispara de pe liste.

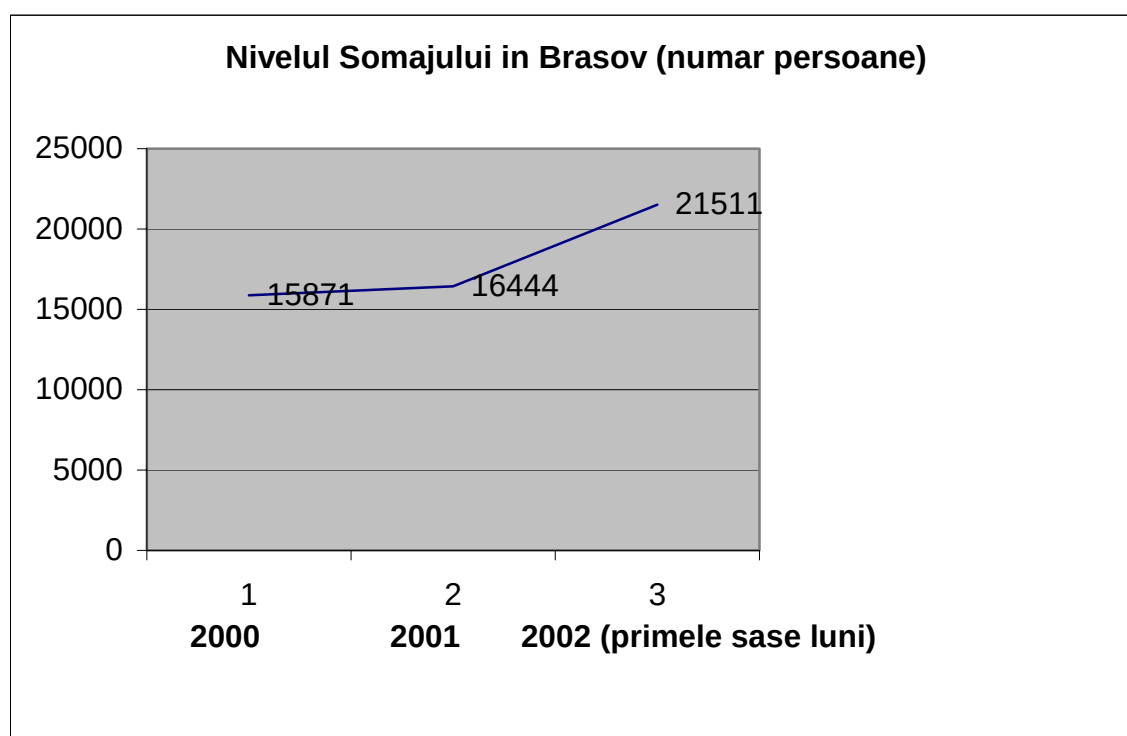


Fig. 1 Somajul in Brasov a fost in crestere in ultimele 6 luni

Vestea buna este ca pana in prezent orasul a avut capacitatea sa genereze noi locuri de munca. Chiar daca in Brasov exista in continuare capacitati industriale mari, majoritatea fortei de munca activeaza deja in sectorul privat. La inceputul anului 2002 existau 9.779 intreprinderi in Brasov cu 109.531 angajati. Insa doar 38.199 dintre ei mai lucreaza pentru stat, in intregime sau partial. Aceasta inseamna ca 59.232 lucreaza deja in sectorul privat³. Este o rata buna pentru un oras cunoscut pentru puternica dezvoltare a sectorului de stat.

³ Am obtinut aceste cifre prin includerea in sectorul privat a muncitorilor activi in sectorul mixt unde proprietarul privat detine mai mult de 50% din actiuni, in timp ce la cifrele referitoare la angajatii din sectorul public, am adaugat numarul de angajati din companiile mixte in care statul detine mai mult de 50%.

O nota de scepticism se impune insa. Multe dintre locurile de munca din sectorul privat se afla in aceleasi industrii ca si marile companii de stat, si in multe cazuri sunt direct dependente de aceste companii de stat. Aceasta face ca sectorul privat sa apara in mai mica masura o alternativa pentru sectorul de stat si inseamna ca sectorul privat este expus acelorasi riscuri – i.e. daca sectorul de stat este lovit de o criza, sectorul privat va fi si el afectat.

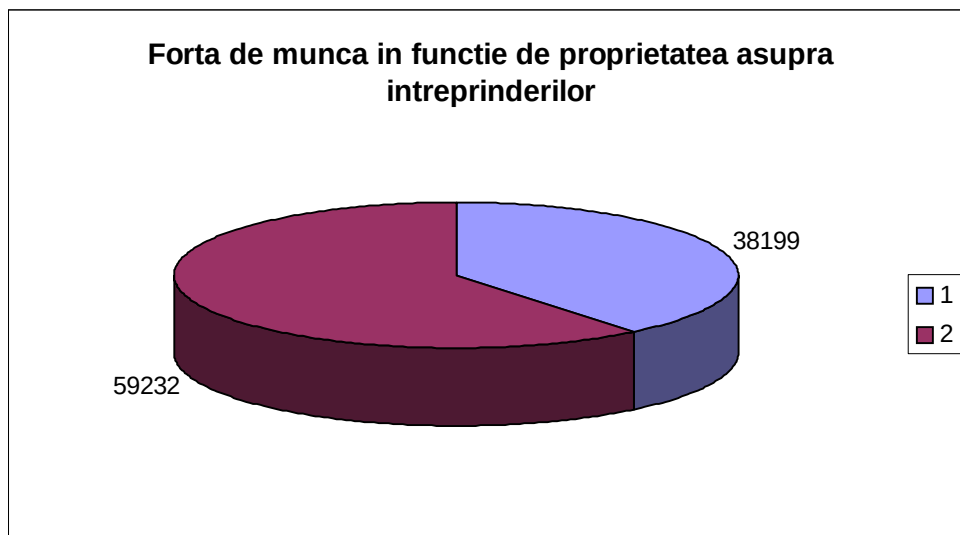


Fig. 2. Majoritatea fortei de munca activeaza deja in sectorul privat
(1 – Angajati activi in sectorul de stat; 2 – Angajati activi in sectorul privat)

De asemenea se poate spune ca exista un contact bun intre Agentia Judeteana pentru Ocuparea Fortei de Munca (AJOFM) si intreprinderile locale, ceea ce permite agentiei sa gaseasca noi oportunitati pe piata pentru cei aflati in cautarea unui loc de munca. Agentia are totodata si initiative pentru a facilita functionarea pietei pentru zilieri.

Cea mai mare parte a activitatii de formare este oferita pentru locuri de munca pentru care exista o cerere pe piata dovedita. Exista de asemenea programe de formare oferite la cererea unui agent economic. Impactul programelor de formare este relativ bun – 70% persoane promoveaza cursurile, si cea mai mare parte a lor isi gasesc locuri de munca. Pentru comparatie, in situatia „normala” in medie doar o treime din someri isi gasesc un loc de munca in primul an de somaj. Masurile active reprezinta totodata doar 15% din bugetul agentiei, iar impactul lor este destul de limitat: 355 de participanti de la inceputul anului 2002.

De aici se pot trage cateva concluzii:

1. Orasul pare sa aiba capacitatea de a genera noi locuri de munca la o scala moderata. Cu toate acestea, nu se va putea face fata unei cresteri bruste a numarului de someri
2. Platile compensatorii sunt foarte populare, insa exista deja multe persoane in cautarea unui loc de munca care primesc astfel de plati si carora le va expira ajutorul in anul 2002. Aceasta situatie reprezinta un risc social.
3. Exista o nevoie de zilieri, iar autoritatile locale pot scoate la lumina si imbunatati aceasta activitate prin organizarea si controlarea ei.

Planuri de dezvoltare

Primaria orasului Brasov lucreaza la o strategie pentru dezvoltarea orasului. Exista un consens generalizat asupra faptului ca orasul are nevoie de o sosea de centura, de un aeroport si de dezvoltarea infrastructurii turistice. Consensul este reafirmat cu ocazia fiecarei campanii electorale, dar dispare la scurt timp dupa aceasta. Comunicarea dintre principalele parti implicate (primaria, consiliul local, prefectul, parlamentarii, syndicatele, principalii angajatori) este relativ redusa.

Judetul Brasov primeste grant-uri de dezvoltare prin intermediul sistemului agentiilor de dezvoltate. Judetul Brasov face parte din Regiunea de Dezvoltare Centru, impreuna cu judete mai putin dezvoltate. Aceasta inseamna ca partea leului in ceea ce priveste fondurile de dezvoltare nu ajunge in Brasov, iar impactul lor este relativ modest. Pentru a exemplifica, in prima jumatate a anului curent judetul Brasov a primit in jur de 1 milion Euro pentru dezvoltarea resurselor umane. Aceste fonduri se asteapta sa creeze pana la 120 noi locuri de munca si sa sprijine instruirea pentru 575 persoane. Aceste date sunt valabile pentru intregul judet; impactul lor in orasul Brasov va fi chiar mai limitat. Vesti mai bune vin din partea programului RICOP. Pentru anul 2002, fonduri in valoare de 4.2 milioane Euro au fost alocate judetelor Brasov si Covasna.

Actorul cheie – Sindicatele

Sindicatele din Brasov nu au reputatia teribila a minerilor din Valea Jiului. Brasovul este totusi una dintre fortaretele activismului sindical. O puternica baza industrială si o traditie de rezistenta, care isi trage radacinile mitice din demonstratiile anti-comuniste ale anului 1986, au intarit aceasta pozitie. Asa cum s-a mentionat mai sus, syndicatele din Brasov sunt creditate cu introducerea in Romania a unei tactici de **blocare a drumurilor**, care a ingenuncheat mai multe guverne succesive. Atacul asupra prefecturii din 1997 a distrus increderea in propriile forte a guvernului reformist de centru-dreapta.

Din aceasta cauza, atat guvernul cat si administratia au fost atente sa nu se opuna syndicatelor. Presiunea syndicatelor este in mod deosebit responsabila pentru politica managementului de a acorda prioritate platii salariilor, in conditiile in care se acumuleaza restantele la plata impozitelor si a contributiilor sociale. Impactul pe care puterea syndicatelor le-a avut asupra potentialilor investitori nu poate fi decat intuita.

Liderii de sindicat au rezistat in general schimbarii; ei au privit cu scepticism toate eforturile de restructurare, ca pe niste incercari deghizate de a inchide intreprinderile, si care conduceau inevitabil la concedieri. Asa cum era probabil de asteptat, eforturile lor au fost directionate catre limitarea efectelor concedierilor: incetinirea acestora, limitarea la concedieri voluntare si oferirea unor pachete compensatorii generoase. Cu toate acestea, odata ce o persoana a incetat activitatea in cadrul companiei, a iesit din sfera de interes a syndicatelor: nu se acorda nici o atentie problemelor celor intrati in somaj si nici eforturilor de a crea locuri de munca.

Exista semne ca o noua generatie de lideri sindicali este pe cale sa se dezvolte: mai degraba suspiciosi fata de conexiunile politice a fostilor lideri cu partidul de guvernament si mai deschisi catre gasirea de solutii care, pe langa protectia pe care o ofera angajatilor, nu vin in contradictioie cu supravietuirea economica a companiei. Aceasta noua viziune nu merge atat de departe incat sa treaca peste interesele inguste ale electoratului format din actualii angajati si sa construiasca mai degraba un parteneriat pentru o strategie de dezvoltare.

Roman – producatorul de camioane. Studiu de caz

Dupa privatizarea gigantului de otel SIDEX Galati catre ISPA, Brasov gazduieste doua dintre cele mai mari gauri negre ale economiei romanesti: constructorul de camioane Roman si producatorul de echipament agricol Tractorul. Amandoua se gasesc intr-o situatie dezaastroasa si au trecut printr-o lenta dar drastica reducere a fortei de munca. Tractorul are avantajul unei piete domestice cu potential mare si a redeschis recent piata de export. Dintre cele doua companii, Roman pare sa prezinte o situatie mai greu de rezolvat.

Roman este un exemplu pentru problemele cu care se confrunta marile complexe industriale comuniste. Prezinta toate problemele obisnuite:

- sindicate puternice, care se opun schimbarii
- management slab, inspaimantat de sindicate si preocupat de supravietuirea pe termen scurt
- functionare la capacitate redusa, lipsa capitalului circulant si aierate
- ingradiri legale si birocratice aduse de relatia cu principalul actionar – guvernul central

O glorie apusa

ROMAN isi trage radacinile dintr-un producator interbelic de vagoane pentru caile ferate. Dupa nationalizare, intreprinderea a devenit un purtator de drapel al industriei comuniste (rebotezata Steagul Rosu – si amplasat in orasul Stalin, asa cum era denumit in acea vreme orasul Brasov). Compania s-a reorientat in mod deosebit catre productia de camioane si din 1971 lucreaza sub licenta producatorului german MAN (ROMAN = MAN Romania). Intreprinderea ocupa 110 ha si maximul de lucratori a fost de 20.000 de persoane. Roman dispunea de propriile facilitati de educatie, sanatate si sport.

1989 a reprezentat un sfarsit brusc pentru aceasta situatie. Compania si-a pierdut pietele externe, in principal ca o consecinta a colapsului CAER – blocul comercial al tarilor socialiste. Piata domestica s-a clatinat ca urmare a crizei economice a tranzitiei, si este invadata de competitorii straini. Compania a inregistrat pierderi cronice in toata aceasta perioada.

In ciuda lipsei de investitii, unele dintre sectii raman competitive. Compania a obtinut succese in dezvoltarea propriilor motoare compatibile cu standardele Euro 2. Cu toate acestea trebuie sa faca fata unei situatii dificile: a trebuit sa cedeze productia de camioane TIR din cauza ca este incapabila sa ofere service international; divizia de camioane lucreaza la numai 35% din capacitate; iar industria de camioane se confrunta cu o supracapacitate globala. Cele mai multe venituri ale Roman provin acum din piesele de schimb.

Ingradirile guvernamentale

Relatia stransa cu proprietarul, guvernul, nu a adus prea multe avantaje. Dezvoltarea oricarui nou produs trebuia sa primeasca acceptul birocratilor din Ministerul Industriei. Compania se plange din cauza decapitalizarii: lipsa capitalului de lucru o impiedica sa onoreze contractele pe care le-ar putea primi.

Comenzile publice au fost putine, iar plata lenta. In plus, Roman se afla intr-un cerc vicios: datoriile sale (in principal impozite neplatite) o impiedica sa liciteze pentru oferte publice, ceea ce inseamna ca nu exista nici o posibilitate de a isi plati datoriile. Mai mult decat atat, nu

au fost gasite modalitati pentru a face posibila aprovizionarea pietei potential mari din fosta Uniune Sovietica, din cauza dificultatilor de a introduce banii in sistemul bancar.

Sistemul vamal nu a functionat in favoare companiei. Intr-un fel de protectionism inversat, pana anul trecut, Roman a trebuit sa plateasca TVA si taxe de vama pentru componentele pe care le importa; pe de alta parte producatori straini puteau folosi „leasing-ul extern” pentru a evita plata taxelor vamale pentru cea mai mare parte din valoarea camionului.

Vointa guvernului roman de a accepta orice cerinte venite din partea negociatorilor UE a afectat de asemenea compania. Introducerea standardului Euro 3 pana in 2004 a gasit management-ul nepregatit. Este imposibil ca Roman sa dezvolte un motor compatibil cu acest standard si astfel compania va fi obligata sa importe motoarele in viitor.

Prevederile legale confuze creaza probleme. Nou adoptata lege a privatizarii permite companiilor detinute de stat sa transfere facilitatile sociale (e.g. sisteme de incalzire, gradinite etc.), insa doar in limita partii detinute de stat. Atat timp cat APAPS detine 93,72% din ROMAN, compania nu poate transfera in intregime drepturile de proprietate asupra facilitatilor de uz social catre consiliul local.

Forta de munca si relatiile cu sindicatele

De la un maxim de 20.000 de angajati, la inceputul anului 2002 compania mai avea doar 8.600 de angajati. Este imposibil insa sa isi reduca si mai mult personalul, deoarece numarul actual reprezinta minimul necesar pentru a mentine uzina in stare de operare⁴.

Compania se confrunta si cu probleme legate de resursele umane. Pe de o parte, are dificultati in a recruta personalul tehnic calificat (ex. ingineri). In plus, sectiile care au piata de desfacere pentru serviciile se confrunta cu brain-drain – ex. odata calificat, proiectantul programator paraseste compania si in cele mai multe cazuri tara.

Principala cauza a crizei de resurse umane a fost insa politica de reduceri de personal. Toate restructurarile masive de personal au fost realizate prin concedieri voluntare, determinate de plata unor plati compensatorii mari – 15 salarii lunare, 12 platite din fonduri publice, iar 3 de catre companie. Aceasta metoda a folosit multor persoane calificate, care dispuneau de alte oportunitati, si care au parasit compania fara sa se teama de competitia de pe piata muncii.

Sindicatele au o reputatie formidabila la Roman. Cel mai important lider al lor, Marius Stinghe, este creditat ca fiind inspiratorul protestelor care au culminat cu devastarea prefecturii in 1997. Sindicatele au fost mai degraba suspicioase fata de planurile de restructurare si au rezistat oricaror masuri care nu erau voluntare. Este o marturie a fortei sindicatelor faptul ca intotdeauna compania a platit, acumuland in acelasi timp mormane de impozite neplatite si ramanand mereu in deficit cu capitalul circulant.

Restructurare si privatizare – o raza de speranta?

Restructurarea nu a progresat prea mult cu Roman. Dupa cum recunostea un lider de sindicat, a fost privita mai mult ca o problema sociala si mai putin ca una economica. In efortul de a reduce pierderile, forta de munca a fost diminuada drastic. Putin s-a facut insa in regandirea companiei si in transformarea ei intr-un complex economic viabil.

⁴ Pentru a exemplifica, „sectiile calde” trebuie tinute in stare de functionare 24 h din 24.

Spre deosebire de Tractorul, Roman este inca o singura unitate. Exista planuri pentru restructurarea companiei, prin concentrarea atentiei asupra productiei de camioane si separarea celorlalte 9 divizii. Aceste planuri au fost recent respinse printr-un referendum in randul angajatilor, inasa atat administratia cat si liderii sindicali considera ca modulizarea este inevitabila.

Practic nu s-a realizat nici un fel de privatizare la Roman in ultimii 12 ani. Conducerea se plange de calitatea consultantilor pentru privatizare angajati de guvern. Pe de alta parte, nu pare sa fi existat nici un efort din partea management-ului pentru identificarea altor parteneri de privatizare. Recent, a existat un interes pentru „sectiile calde” din partea unui producator american, care a facut deja investitii similare in Romania. „Sectiile calde” au cauzat cele mai multe dureri de cap management-ului (salarii ridicate, consumuri mari, rate ridicate ale rebururilor), astfel incat daca afacerea se va finaliza, soarta lui Roman apare mai putin sumbra.

Concluzii si recomandari – In cautarea asupra unei strategii de dezvoltare integrate

Atata timp cat vor exista fonduri publice pentru protectie sociala, status quo-ul ar putea rezista si o explozie sociala poate fi evitata. Implementarea venitului minim garantat a aratat ca orasul Brasov nu este lovit de saracie (cel putin in comparatie cu alte zone din Romania).

Pe de alta parte, tragerea de timp asteptand ca problema sa dispara nu este o abordare realista. Este dificil sa ne imaginam uriase complexe industriale precum Roman sau Tractorul supravietuind in forma lor prezenta. Restructurarea este de neinlaturat pe termen mediu si aceasta urmeaza sa includa reduceri de personal.

Pentru a face fata acestei situatii, economia locala trebuie sa fie capabila sa absorbe forta de munca devenita disponibila. Acest lucru nu este posibil pentru moment. Toate resursele disponibile sunt cheltuite pe „protectie sociala” – adica pentru mentinerea status-quo-ul, simpla supravietuire. Situatiia poate fi schimbata daca mai multe resurse vor fi cheltuite pentru masuri active (de exemplu de catre Agentia de Ocupare a Fortei de Munca) si daca mai multa atentie este data orasului Brasov in ceea ce priveste alocarea fondurilor de dezvoltare.

In orice caz, diferitii parteneri din Brasov au mare nevoie sa se adune si sa cada de acord asupra strategiei de dezvoltare a orasului si sa faca lobby pe langa guvern pentru fonduri publice care sa o sprijine. Daca acest plan de dezvoltare va include un aeroport sau un Parc Dracula (in locul amplasamentului de la Sighisoara) ramane de vazut. In orice caz, lucrarile publice mari reprezinta solutia cea mai realista pentru a relansa economia locala si pentru a crea capacitatea de absorbtie a fortei de munca devenita disponibila prin restructurarea ramasitelor economiei comuniste.