



Sectorul fabricatiei de componente auto in 2012

Dr.Ing. Constantin STROE,

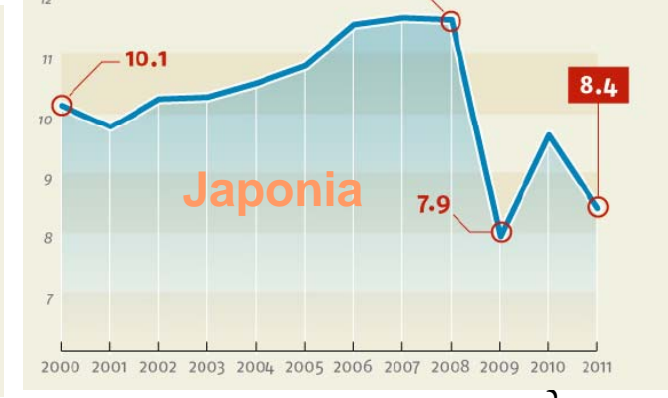
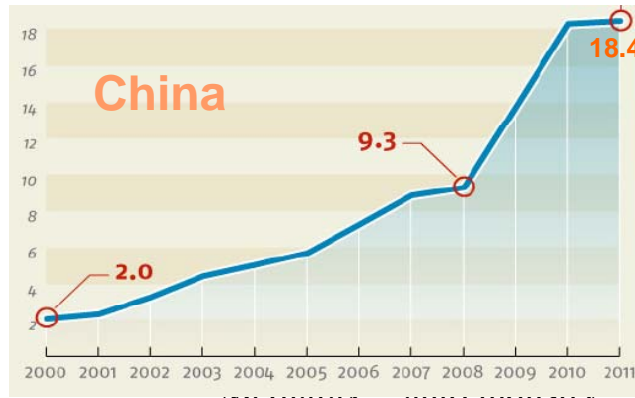
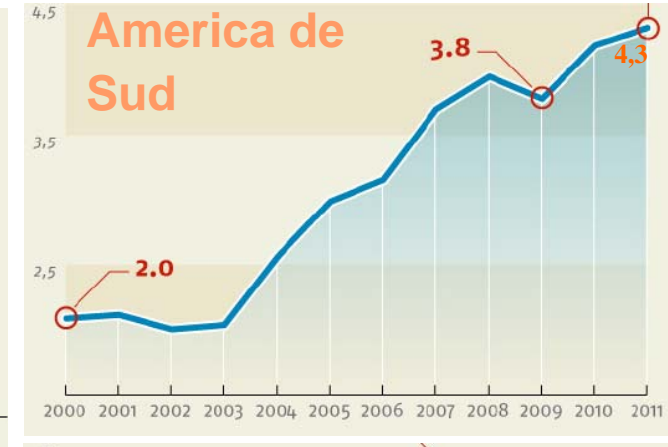
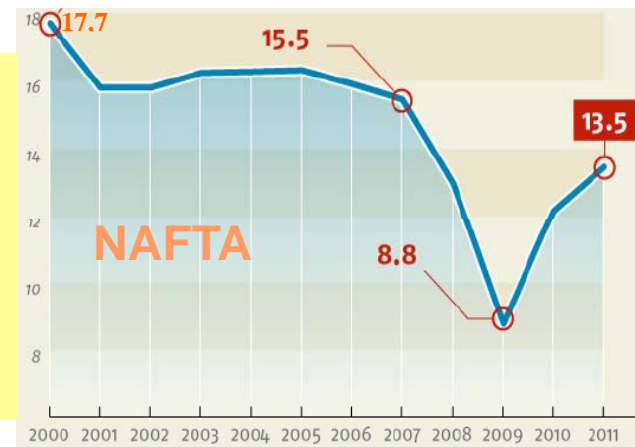
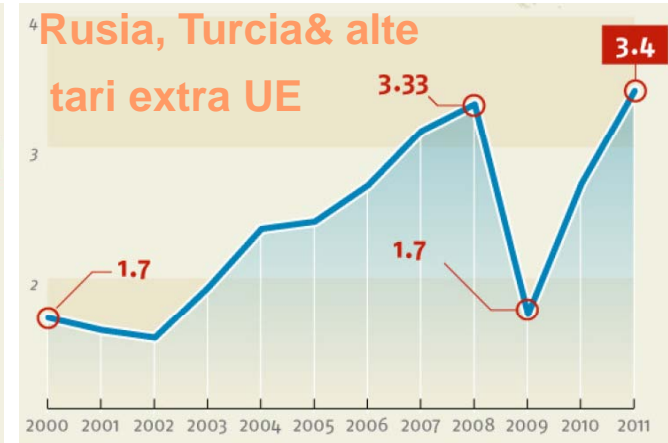
Vicepresedinte DACIA,

Presedinte ACAROM

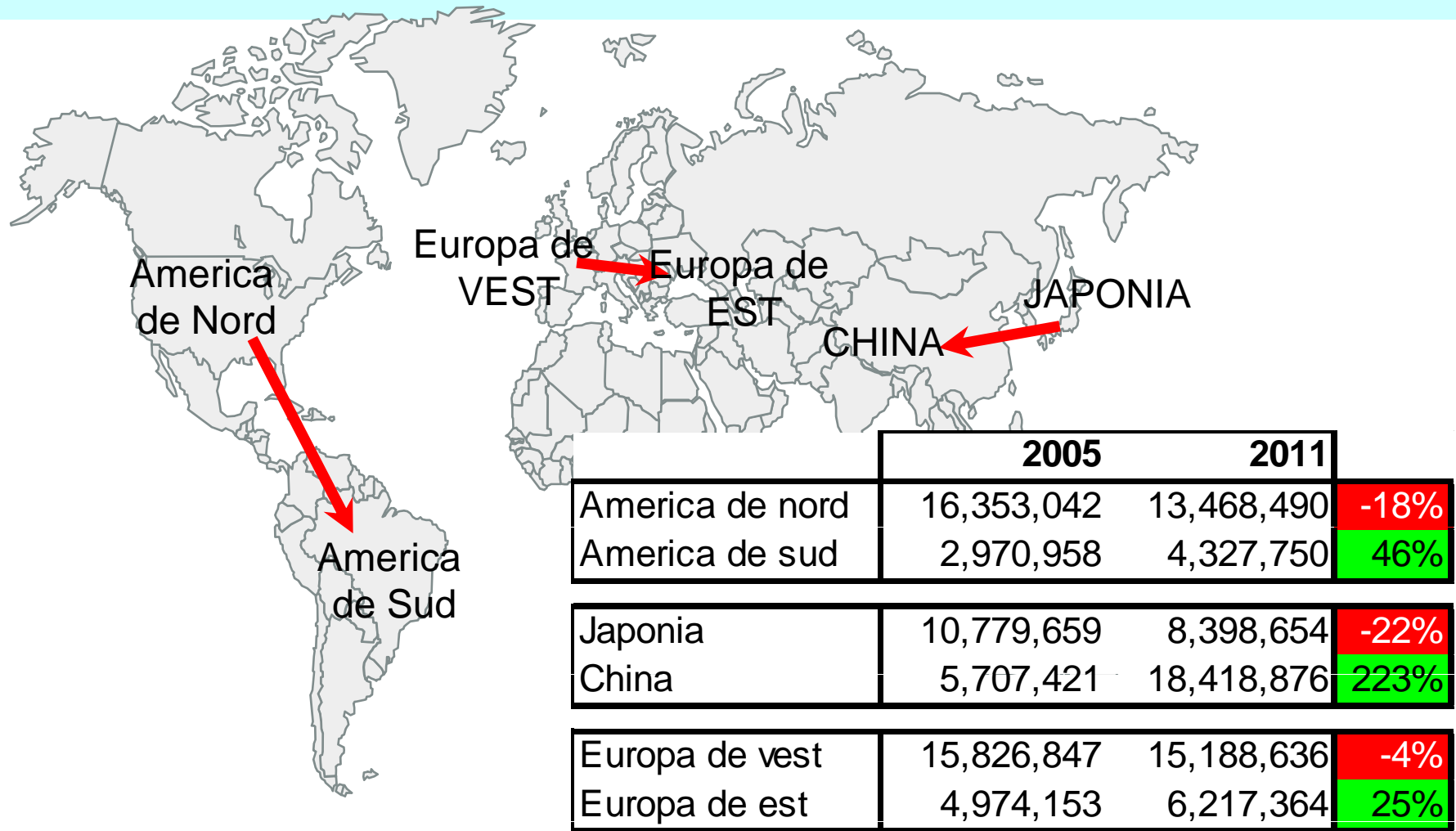
1. Contextul mondial si european de evolutie a sectorului de componente auto

In 2011, productia auto globala a urcat la 80,1 mil auto, dupa ce, in 2009 atinsese 61,8 mil.

Evolutiile zonale ale productiei de automobile sunt foarte diferite. Dupa criza, tarile BRIC "tracteaza" zonele de care apartin.



Centrele de greutate ale productiei auto au « migrat » in ultimii ani spre zonele cu potential de crestere a cererii. Ierarhiile s-au schimbat.

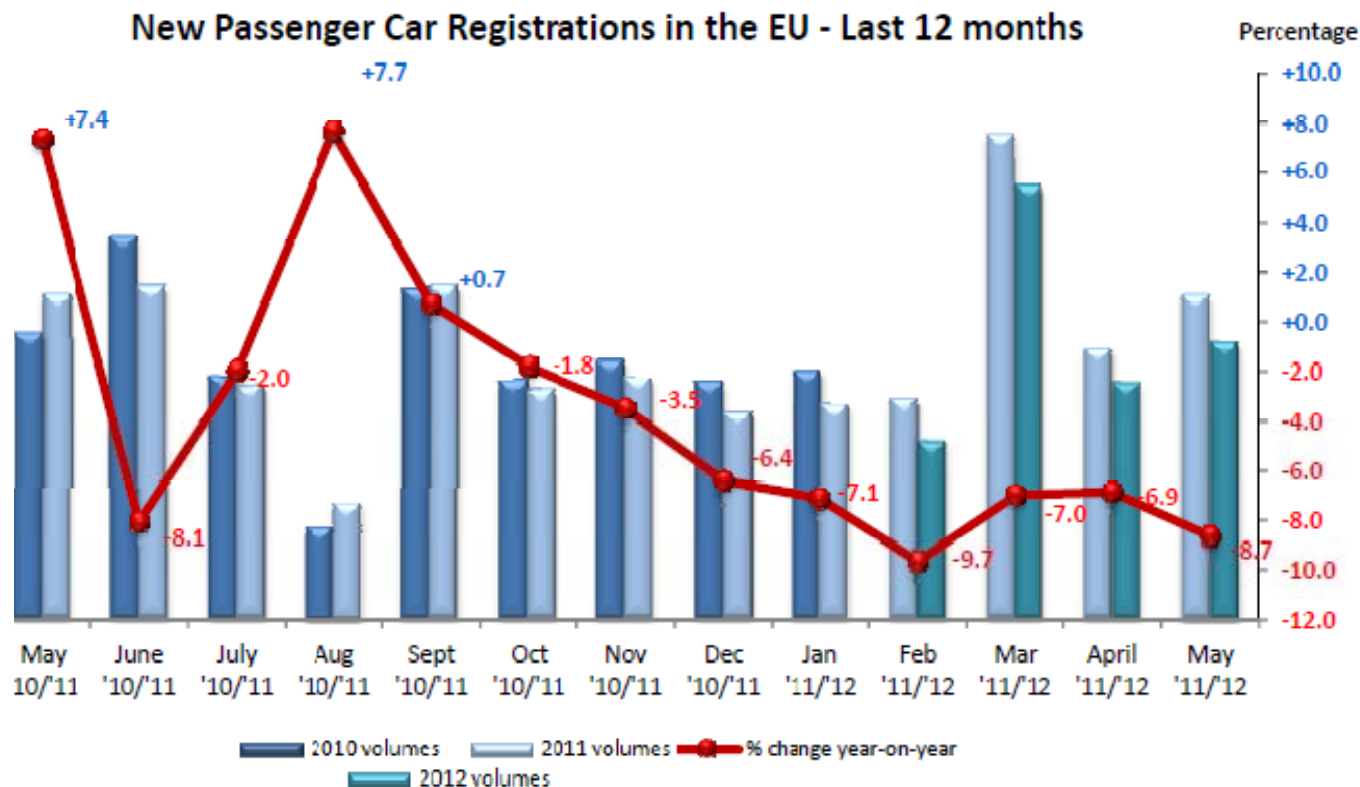


Corolare ale migratiei: teoria restructurarii capacitatilor de productie & presiunea contra delocalizarii

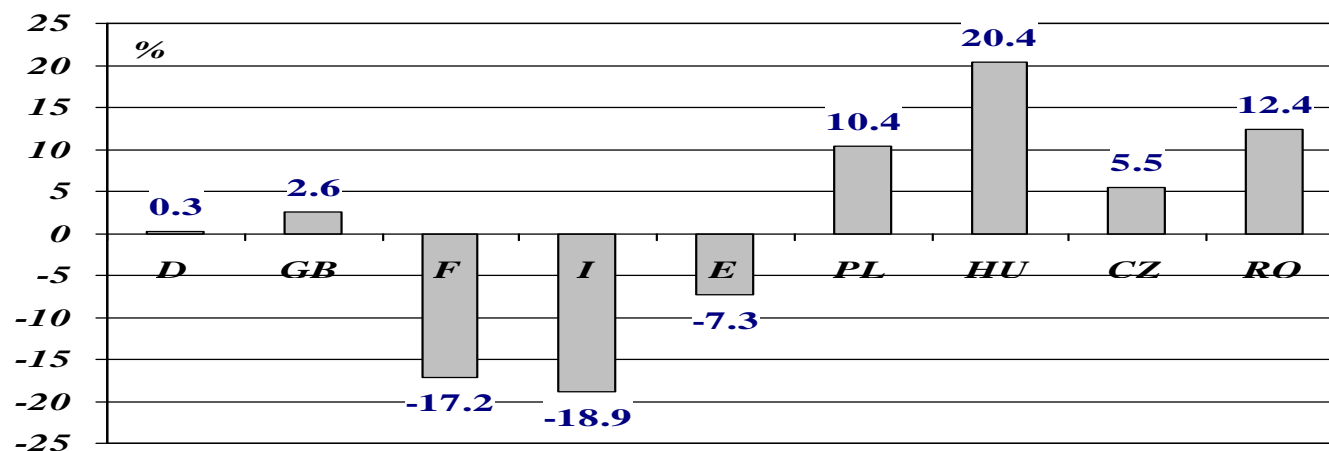
Cererea de autoturisme in Europa, implicit cea de componente, continua sa scada; trendul nu se va schimba mai devreme de 3 ani

Cererea in UE in mai 2012/2011 : - 8,7 % - scadere opt luni consecutiv.

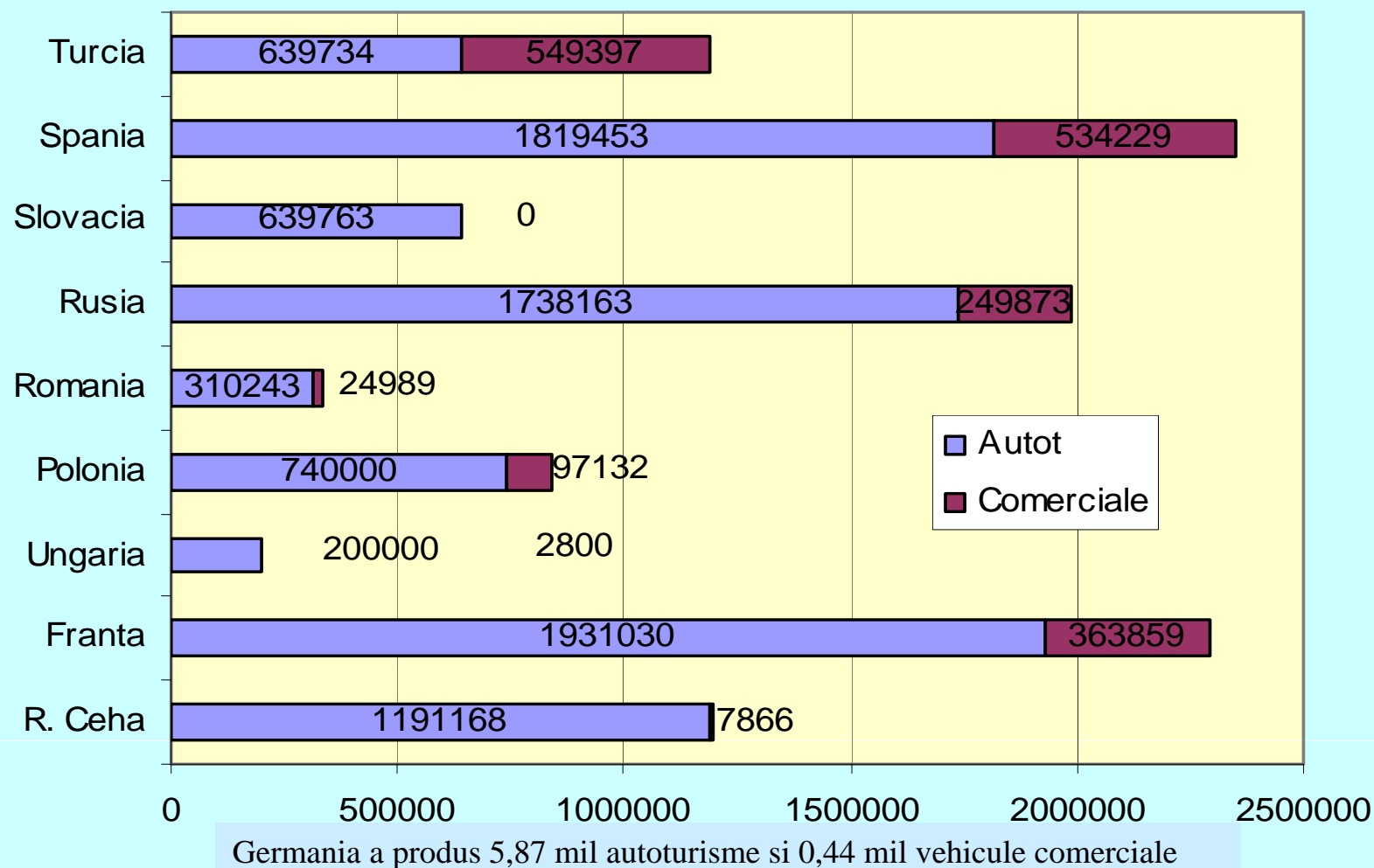
Pe perioada ianuarie mai- 2012 scadere 7,7% fata de perioada similara din 2011



Variatia inmatricularilor in ianuarie- mai 2012 fata de 2011 in diferite tari europene.



Productia de automobile in Europa in 2011, pe tari, (selectie)

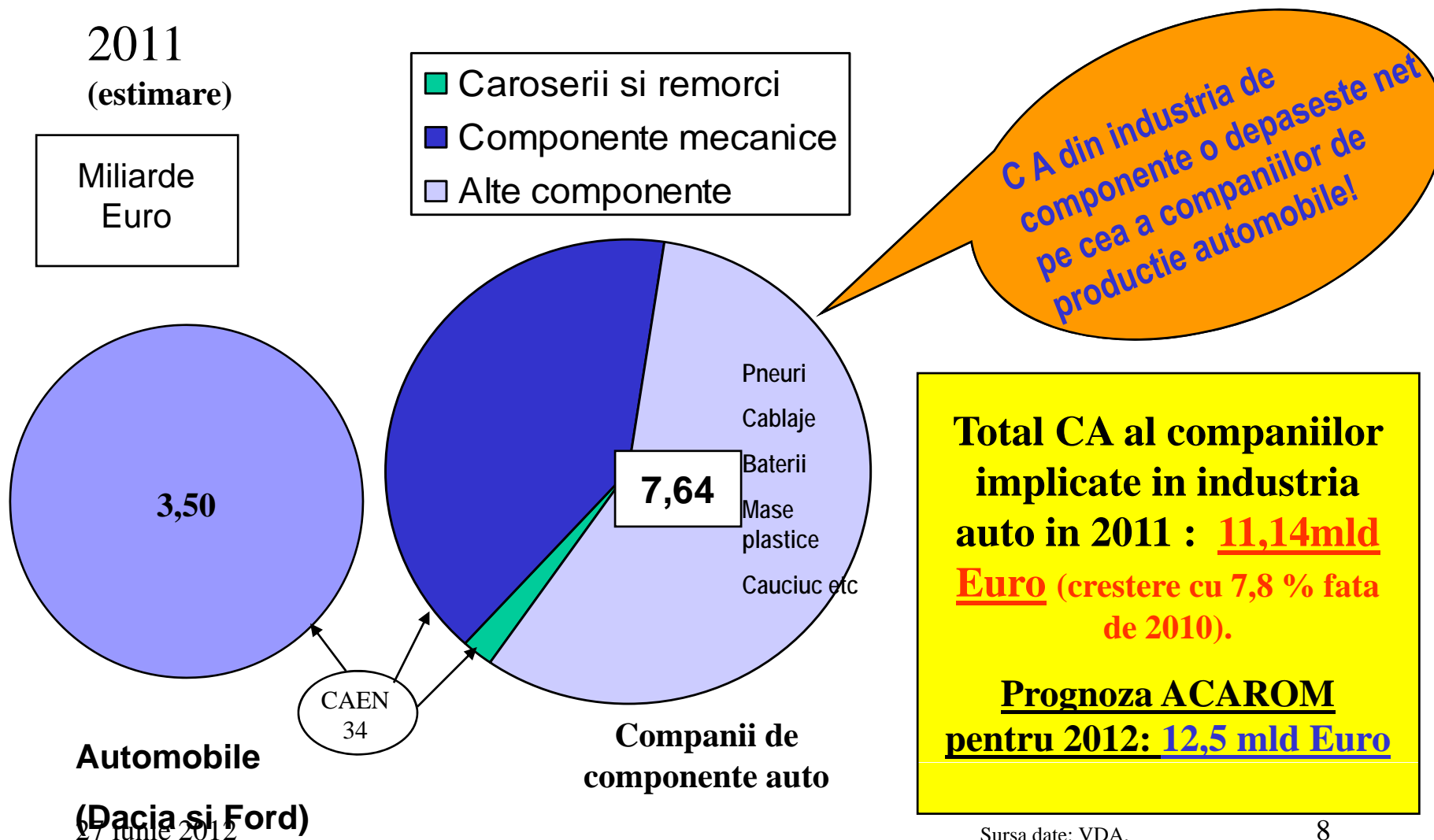


- De remarcat:**
- Dimensiunea industriei auto germane
 - Volumele de productie in crestere in tarile C& SE Europei
 - Romania se afla departe de "saturatie" in productia de automobile.

2. Evolutia sectorului de componente auto din Romania

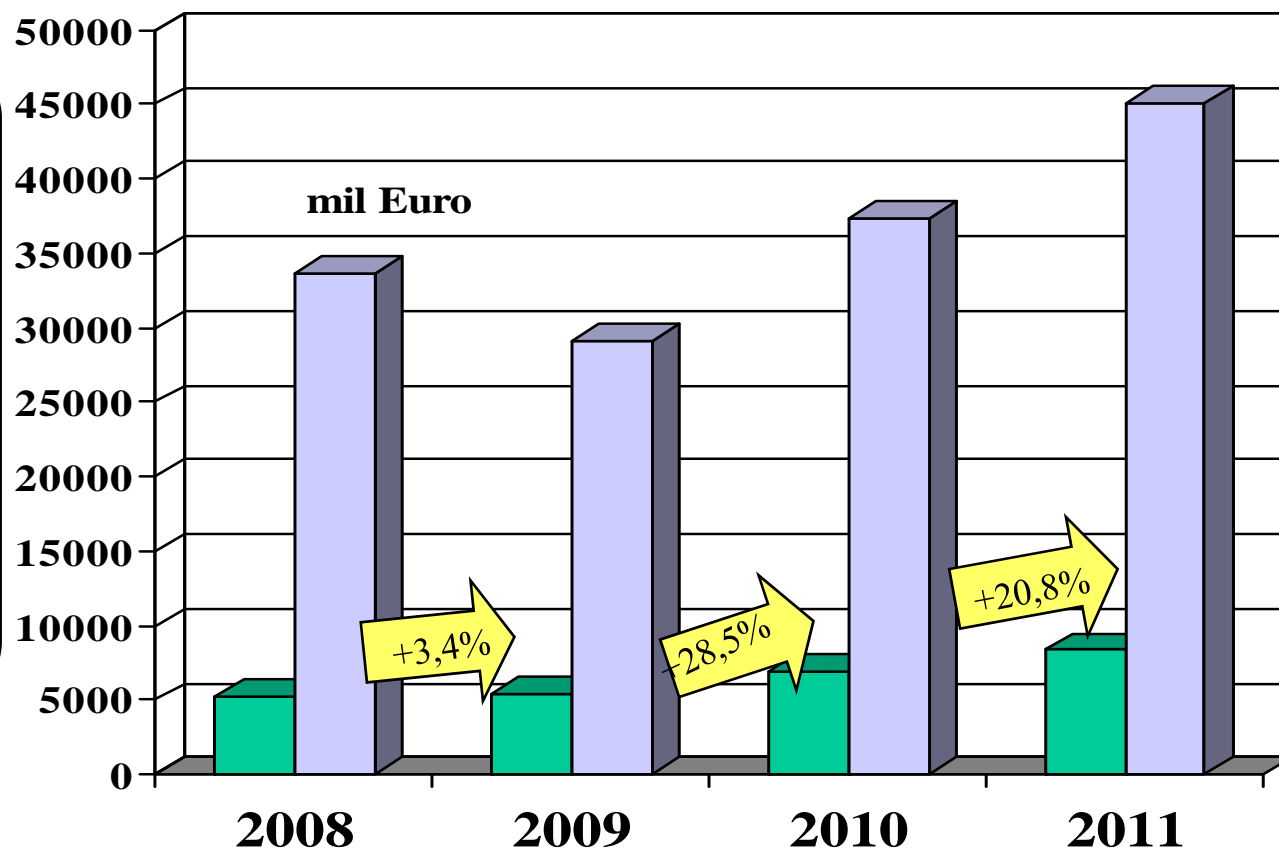
Cifra de afaceri totala din industria auto

- O pondere considerabila in economia nationala;
- Dimensiunea sectorului de componente in Romania



Exportul valoric auto (automobile+componente) si exportul national (dupa m.e.c.)

In ultimii 3 ani
exportul de
automobile&
componente auto
(dupa m.e.c.) a
avut o pondere
de **peste 18%** in
exportul national

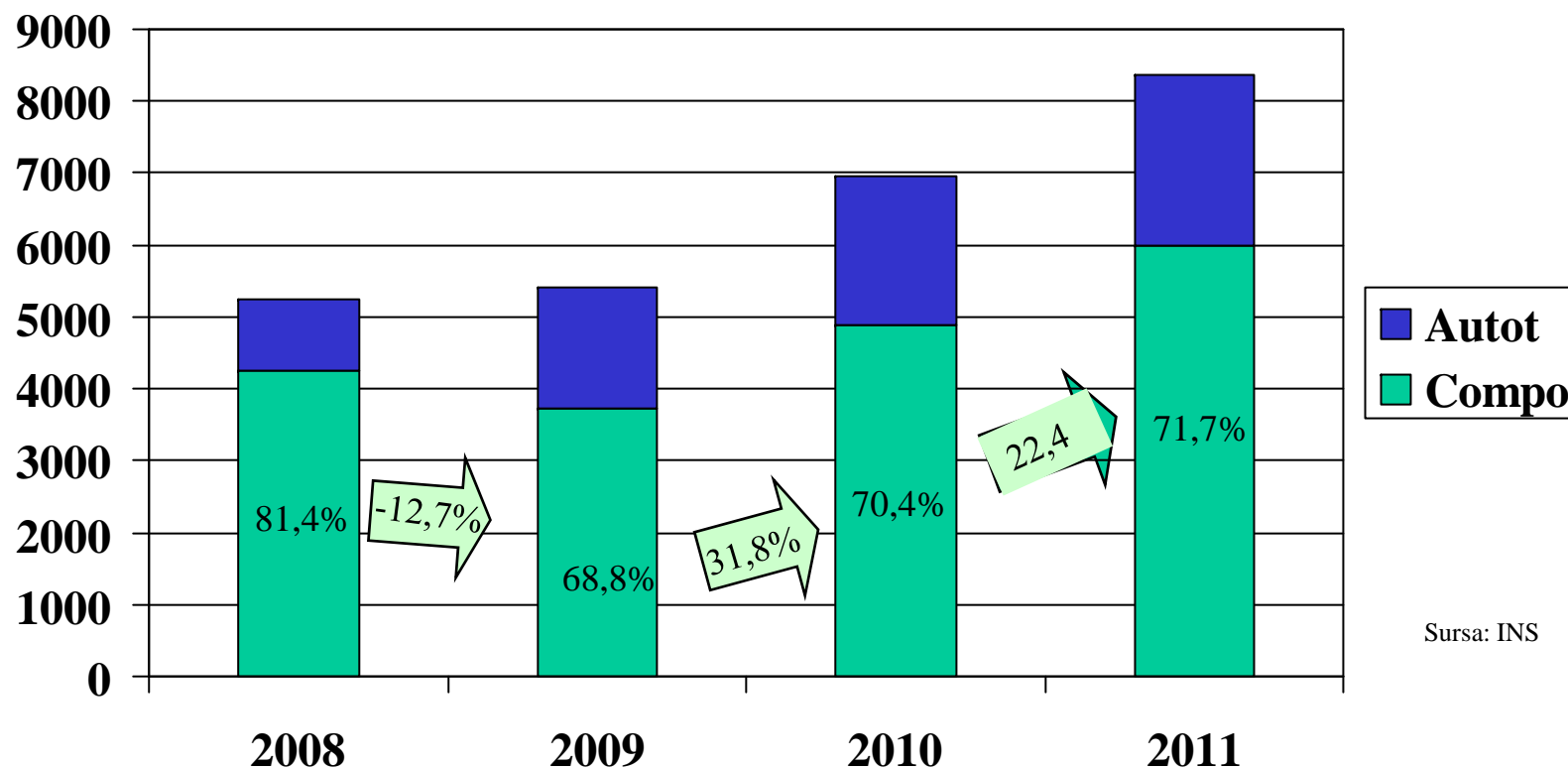


Nota : export m.e.c.= export dupa marile
categorii economice
27 iunie 2012

Mediafax - auto industry

Sursa INSSE

Variatia ponderii componentelor in totalul exportului auto



Sursa: INS

Nota: Exporturile de componente auto includ colectiile CKD ale DACIEI

**3. Sectorul de componente auto din
Romania intre competitia mondiala,
politicile europene si posibilitatile locale**

Politicele auto europene: controverses între “cei mari” și lipsa cronică de susținere comunitară a furnizorilor locali

Pozitia ACEA:

- Acordurile de liber schimb să fie stopate dacă se refuză echitatea reciprocă a tarifelor și dacă nu se înalță barierele necomerciale la exportul de automobile și piese în țări ca India, Japonia, Rusia, Coreea de Sud.
- Cresc supracapacitățile în UE
- Sectoarele strategice (ex ind. Auto) să determine politica comercială europeană

Pozitia VW:

- Problema supracapacităților în UE nu este una reală
- Problema competitivității primează.
- Politica industrială europeană în sectorul auto reprezintă o prioritate importantă
- Tratatul ca cel cu Coreea de Sud nu mai trebuie semnat.

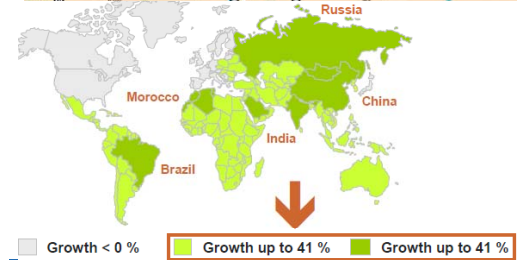
- În Franța crește presiunea împotriva delocalizării producției de automobile și componente.
- În marile țări din UE cu industrie auto se derulează programe consistente de susținere a filierelor auto interne în direcțiile R&D&I, finanțare componentisti, sisteme de producție “lean”.
- Strategiile și programele europene nu susțin concret competitivizarea producătorilor locali de echipamente auto din noile state membre ale UE.

Jaloanele din “foaia de parcurs” a industriei auto internationale vor determina evolutia sectorului de componente in urmatoorii 5 ani



- Pozitionare optima in grila mobilitatii integrate
- Refocusare pe safety
- Resistematarea gamelor de modele in functie de resetarea cererii
- Intensificarea CDI pentru obtinerea superioritatii tehnologice
- Focusarea investitiilor majore pe produse si tehnologii noi

- Impartirea riscurilor prin aliante si ranforsarea brandurilor
- Managementul costurilor in supply chain, intensificare out sourcing
- Strategii globale si flexibile pt gestionarea supracapacitatilor
- Export global profitabil
- Noi solutii de business si noi arii de profitabilitate



Sectorul de componente auto indigen trebuie sa devina global competitiv in timp ce avem de depasit dificultati redutabile

TEHNOLOGICE

■ Reglementari tehnice restrictive:

- ❖ De mediu : CO₂, noxe, substante toxice, eliminare metale grele

- ❖ De siguranta circulatiei

■ Diminuarea rezervelor/prețul combustibililor fosili

- ❖ Dezvoltarea propulsiei alternative (hibride & electrice)

■ Deficit de tehnologie si de inovare la companiile locale.



ECONOMICE

- Deplasarea cererii, a productiei si a sourcing-ului auto spre BRIC

- Infrastructura penalizeaza costurile si fiabilitatea logisticii

- Supracapacitati de productie in WE si presiuni de relocalizare

- Cresc preturile materiilor prime

- Deficit de capital si acces greu la credite pentru furnizori

- Piata auto interna = nivel scazut

Dezvoltarea durabila = o miza vitala pentru fabricantii locali de componente auto. Teme “dure” pe agendele echipelor de manageri romani

- **Stabilitate financiara & managementul riscurilor**
- **Conceptia proprie (dar colaborativa) a produselor noi**
- **Optimizarea sourcing-ului si a vanzarilor**
- **Gestionarea costurilor si eliminarea pierderilor: lean production**
- **Calitatea si fiabilitatea livrarilor = competitive la nivel international**
- **Specializare si lucrul in retele**
- **Flexibilizarea sistemelor de productie**
- **Minimizarea intensitatii energetice**
- **Gestionarea produselor pe tot ciclul lor de viata**
- **Sisteme informatice pentru conceptie si management**

Concluzie: Managementul trebuie sa se perfectioneze continuu si sa “joace” inteligent pe multiple directii pentru a-si dezvolta durabil compania.

Succesul depinde de orizontul si performanta profesionala a specialistilor

Exista fenomene ingrijoratoare in economie, care au impact in industria auto

Carente actuale (sursa: o analiza recenta a prof. D. Daianu):

- Deteriorarea procesului de educatie: afecteaza capitalul uman.
- Lanturi valorice prea scurte in tesatura industrială; lipsesc politicile de revitalizare a acestora.
- Deciziile industriale se iau in exterior in sectoarele cheie (+/?): capitalul autohton este firav.
- Legaturi slabe si nelucrative intre universitati si productie: putine si timide impulsuri pentru competitivitate dinspre cercetarea universitara .
- Bancile locale au un apetit mic pentru finantarea IMM-urilor.
- Alocari reduse si ineficiente pentru CDI publica: potential de CDI in scadere.

Adaug cateva dintre constatarile noastre

- Inovarea in industria auto a avut ca sursa aproape in exclusivitate importurile tehnologice in ultimele doua decenii.
- Cercetarea nu este, practic, stimulata fiscal, desi in alte tari stimulentele sunt foarte consistente
- Tehnologiile noi sunt insuficient preluate in curricula si cursuri la unele facultati tehnice. Ex: specializarea “plasturgie” lipseste.

SWOT auto Romania

(sinteza unui specialist strain foarte implicat in industria de componente auto din Romania)

| Avantaje | Dezavantaje |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">•Costuri competitive (manopera)•Forta de munca bine calificata•Localizare geo-economica la intersectia a doua zone importante de productie auto: cea C&SE Europeana si cea mediteraneana. | <ul style="list-style-type: none">•R&D si invatamant•Gestionarea proiectelor si managementul•Tehnologii depasite: plasturgie, forjare, electrotehnica, turnare fonta, Al.•Materiale primare |
| Oportunitati | Riscuri |
| <ul style="list-style-type: none">•Ajutor de stat•Exportul de CKD (in 2014: + 60 M€ cumparari si + 1000 locuri de munca)•Cresterea productiei in lume si in Europa <p>27 iunie 2012</p> | <ul style="list-style-type: none">•Concurenta BRIC (Br, Ru, In, Ch) si Maroc cu relocalizari de capacitati.•Vulnerabilitatea exporturilor fabricantilor locali de componente•Fragilizarea filierelor locale de furnizori auto |

4. Demersuri necesare pentru a se asigura dezvoltarea sectorului de componente auto in Romania

1. Investitiile straine in industria auto raman “cheia de bolta” pentru modernizarea tehnologica; acestea aduc numeroase beneficii “colaterale” de durata



2. “Europenizarea” legii investitiilor de serviciu

Probleme pe care le pune in industria auto legislatia actuala:

- **Protectia juridica a know-how-ului adus de investitorii CDI (straini sau romani) nu este asigurata;**
- **Sistemul nu este stimulativ pentru creatia tehnica;**
- **Angajatorul nu-si asuma riscurile introducerii in fabricatia industriala a brevetelor care nu-i apartin.**

Solutia (similara legii corespunzatoare germane)

- **Dreptul asupra inventiilor de serviciu apartine angajatorului**
- **Remuneratia autorului inventiei este stabilita in mod rezonabil de catre angajator**

Propunerea de lege noua a fost transmisa la avizare acum 3 ani, dar nici pana in prezent nu a ajuns in faza de a fi discutata si aprobata de catre Guvernul Romaniei.

3. Stimulente fiscale pentru CDI

Premiza esentiala pentru dezvoltarea durabila a sectoarelor cu potential din industria indigena: configurarea unui sistem national de cercetare aplicata si de dezvoltare de produse noi, competitive

Situatia actuala la noi

- **Stimulentele fiscale calculate conform normelor adoptate in 2010 sunt insignifiante (max 3,2% din profit) si prohibitive (se aplica numai in unitatile care valorifica in folos propriu rezultatele cercetarii);**

Stimulente pentru CDI in Europa

- **In Franta, Turcia, Spania, Portugalia, Ungaria, Serbia etc stimulentele pentru cercetare in industria auto sunt incomparabil mai ridicate.**

Propunerea de stimulare reala a CDI a PAR&ACAROM:

- **Revizuirea prevederilor Codului fiscal si, in special, a normelor de aplicare, in sensul cresterii stimulării reale a activitatilor de CDI care aduc realmente progres si eliminarea restrictiilor discriminatorii.**
- **Propunerea a fost transmisa si se afla in studiu la Min. Finantelor Publice**

4. Protejarea pietei pieselor de schimb impotriva contrafacilor

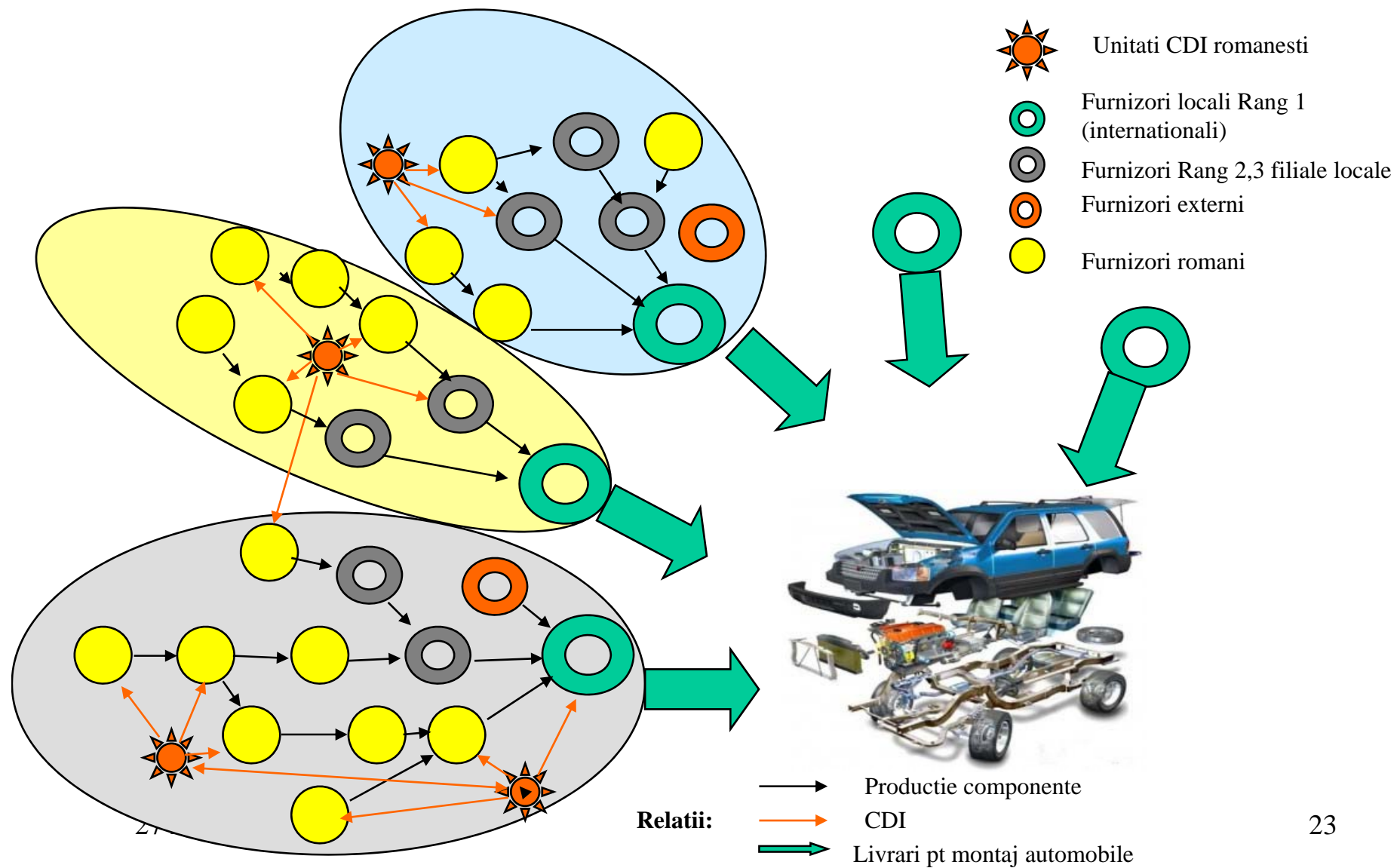
I. Respingerea initiativei de modificare a cadrului legislativ actual prin suprimarea protectiei pieselor vizibile ale caroseriei automobilelor.

- Miza reducerii costurilor reparatiilor auto (in buna parte falsa), nu echilibreaza riscul diminuarii sigurantei rutiere care rezulta din utilizarea pieselor contrafacute, de regula de provenienta extraeuropeana.
- Impact negativ asupra numarului de locuri de munca din industria auto locala.
- Constructorii si furnizorii de piese de origine au investit pentru a concepe aceste piese iar aceste costuri recuperate sunt reutilizate in conceptia modelelor noi.
- Piata interna de piese de schimb este deja inundata de piese "pirat" (peste 30% din piata)..

Nota: Aprobata deja de catre Senatul Romaniei, formula legislativa de respingere a initiativei de modificare a legii actuale se afla in prezent in analiza Camerei Deputatilor.

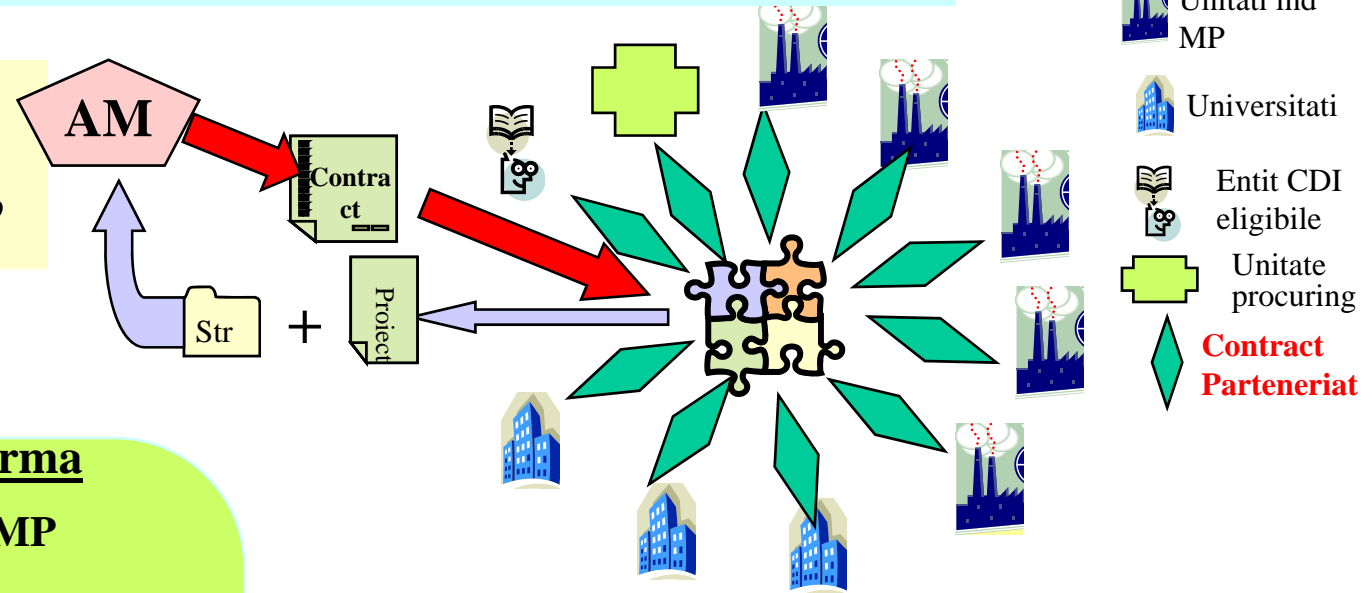
II. Este necesara intarirea aplicarii legii existente.

5. Extinderea si intarirea lanturilor valorice auto/clustere inovative cu implicarea CDI locale



6. Iniintarea de poli de competitivitate pe directii de perspectiva din industria auto

EX: Conceptul “PLATFORMA pentru CDI in plasturgie auto”



Servicii platforma

- Proiecte piese auto din MP
- Simulare reologica
- Proiecte CAD/CAM matrite
- Fabricare rapida
- Laborator
- CD tehnologica:conformal cooling, compozite, acoperiri
- Procuring comasat
- Formare prof continua
- Statie pilot pt tehnologii noi

Obiectivele esentiale ale proiectului

- 1.Sa sustina cercetarea ind si dezvoltarea experimentală in plasturgia auto din tara
2. Sa identifice directiile de dezvoltare a plasturgiei in Romania si sa sustina preluarea noilor materiale si procese.

7. Modernizarea invatamantului tehnic tehnic si reabilitarea celui profesional.

Asteptarile “cheie” ale industriei auto de la invatamantul tehnic superior

- **Sa fie si mai solid dpdv teoretic.**
- **Mai puternic legat de practica industriala**
- **Vizibilitate asupra carierelor.**
- **Specializari in concordanta cu piata muncii actuala.**
- **Climat de colaborare prevalent celui de competitie.**
- **Curricula si cursuri mai bine adaptate noilor concepte tehnologice.**
- **Investitii noi mai consistente si intretinerea celor vechi.**
- **Implicarea mai larga a companiilor .**

8. Alte posibile (si asteptate) politici/masuri ale autoritatilor nationale in sprijinul competitivitatii si dezvoltarii durabile a industriei auto

- **Realizarea cat mai repede a infrastructurii de transport asa cum a fost gandita;**
- **Echilibrarea partiala a dinamicii costului muncii prin diminuarea CAS;**
- **Modernizarea in continuare a Codului Muncii;**
- **Orientarea si mai pregnanta a ajutorului de stat catre dezvoltarea industriei auto, devenita ramura strategica a economiei nationale cu potential dovedit;**
- **Programul « Rabla »/2012:plafonul alocat sa se plaseze la nivelul anului 2011**

Adaugand faptul ca aceste demersuri de dezvoltare a sectorului de componente auto raman inutile fara extraordinarele eforturi proprii de modernizare ale companiilor insasi,

Va multumesc pentru atentie!