



A XV-a Conferință internațională – multidisciplinară  
„Profesorul Dorin Pavel – fondatorul hidroenergeticii românești”  
SEBEȘ, 2015

## ROMÂNIA FURATĂ. TRACTORUL BRAȘOV – DE LA UZINA DE SUTE DE MILIOANE DE EURO, LA FABRICA DE VOTURI



O uzină mamut în jurul căreia s-a construit un oraș. În epoca de glorie era al doilea producător de tractoare din lume. Până în 1989 a adus venituri de 500 de milioane de euro, bani cu care s-au plătit datoriile țării. Uzina avea 26.000 de angajați. După 1989, guvernele au avut interesul ca Tractorul să nu dispară pe durata propriului mandat. Rețeta a fost aceeași – s-au șters datoriile, s-au acordat credite și s-au elaborat programe, fabrica fiind ținută în viață în mod artificial. Pentru voturi, pentru o guvernare liniștită.

Ponta spre mai mare rușine a sa, tăia deunăzi panglica la fabrica Mercedes în Sebeș, în timp ce industriile noastre de mașini și utilaje au fost pur și simplu distruse și făcute praf și pulbere. Brașovenii care au lucrat în această fabrică până la închidere sunt martori cum li se impunea să nu vândă piese pentru export căci altfel riscau să fie

concediați fără nicio discuție și toți știu că s-a vrut neapărat demolarea acestei industrii care prezenta un pericol uriaș, o concurență la nivel mondial, doar în scopul de a fi falimentată intenționat. Egiptenii când aud de Brașov întreabă de tractoare, nemții la fel, comenzile rulau până la dărâmarea ei, însă solicitările rămâneau neonorate.

În 1925, la **Brașov** se deschide uzina de avioane IAR. Visul oamenilor de la **poalele Tâmppei** de a produce mașini zburătoare are însă o viață scurtă, pentru că, după terminarea celui de-al doilea război mondial, o mare parte din utilaje, dar și proiectele bombardierelor și aparatelor de vânătoare sunt luate de ruși. Sunt o parte din prada lor de război. Tot ei îi croiesc un alt viitor uzinei. Decid că Brașovul trebuie să devină un mare producător de tractoare.

După un an, primul tractor, **IAR 22**, produs sub licență nemțească, iese pe poarta fabricii, unde muncesc 15.000 din cei 82.000 de locuitori ai Brașovului, adică jumătate din populația aptă de muncă.

Proaspăt proprietar a milioane de hectare de teren în urma naționalizării, **Partidul Comunist** face prima comandă la **Brașov** – 5.000 de tractoare, 5.000 de pluguri și 2.000 de semănători. 1946 este și anul în care primul tractor **IAR 22** pleacă la export. După numai cinci ani, mașinile agricole de la Brașov ajung în **China, India și Egipt**, dar și în **Zambia, Rusia, Congo** ori **Brazilia**. Bani câștigați de uzina brașoveană sunt folosiți pentru plata datoriilor externe.

#### **Un tractor la fiecare 9 minute**

În 1970, uzina se extinde: casele de pe 10 hectare de teren sunt dărâmate iar, în locul lor, conducerea de partid înalță hale pentru turnarea de aliaje și montează linii pentru macarale imense. Se fac noi angajări. Conducătorii uzinei conving statul că trebuie să investească în cel mai exportat produs românesc pentru a cuceri și piețele europene. **Tractorul Brașov** cumpără o licență de la **Fiat**. Se naște astfel **Universal 650**, produsul premium al fabricii. „*Țării cât mai multe tractoare*” nu mai este doar un slogan.

Atât de mare este cererea, încât la fiecare 9 minute pe poarta uzinei de la poalele Tâmppei iese un tractor. Din cei 190.000 de locuitori ai orașului, 26.000 muncesc acolo. Pentru ei, comuniștii construiesc cartiere de blocuri, policlinică, spital, stație de salvare, cantină și sală de spectacole.

**1987** este anul în care muncitorii din Brașov își demonstrează forța socială. Izbucnită la fabrica de autocamioane, revolta care anunța moartea iminentă a comunismului adună în jurul ei lucrătorii de la principalele fabrici din oraș. Oamenii iau în stăpânire străzile și

mărșăluiesc către sediul comitetului județean de partid. Scandeaază lozinci anti-comuniste fără să se gândească o clipă la consecințe. Au o singură dorință – să scape de **Ceaușescu**. Alături de protestatari sunt și muncitorii de la **Tractorul**. Manifestația îi trimite pe brașoveni în istorie, dar le creează și renumele de răzvrătiți. Curajul lor nu este uitat de cei care ajung la putere în România capitalistă.

### **Necunoașterea rigorilor economiei de piață**

În 1990, uzina produce 50.000 de tractoare, anual. Mai mult de jumătate dintre ele sunt destinate exportului. Nimeni nu își imaginează declinul ce are să urmeze. **Lovitura vine din Iran**, unde ajunge anual 40 la sută din producție. Afacerea considerată extrem de avantajoasă fusese perfectată de **Nicolae Ceaușescu** și de **șahul Mohammad Reza Pahlavi**. În schimbul a 20.000 de tractoare, **România** primea petrol și bumbac. Democratizarea nu este însă pe placul statului persan și înțelegerea pică. În ciuda eforturilor, conducerea uzinei, care nu cunoaște rigorile economiei de piață, nu reușește să găsească alți clienți.

**„Așa numitele combinate de utilaj greu erau o invenție din anii 80, și pentru care în mod evident nu exista piață pentru produsele lor”**, afirmă **Petre Roman, fost prim-ministru**.

Fără a mai avea suportul statului pentru negocierea contractelor pentru fabrica, în doar șase ani producția scade de la 50.000 la 6.000 de tractoare. Deși lucrurile nu merg într-o direcție bună, guvernării îi liniștesc pe angajați. Finanțează găurile fabricii și le promit găsirea unui investitor.

*„Prima tentativă de privatizare a fost în 1996 cu New Holland”*, își amintește **Gheorghe Apostu, fost lider de sindicat**.

*„Tentativele de privatizare nu au reușit datorită faptului că erau prea mari datoriile, nimeni nu dorea să cumpere o afacere care, dacă băgai foarte mulți bani în rețehnologizare, putea produce un profit care era înghițit pe următorii câțiva ani buni, chiar zeci de ani, de datoriile pe care le avea societatea”*, spune **Teodor Atanasiu, fost președinte al AVAS**.

### **Victor Ciorbea acordă primul credit în 1997**

În 1997, în plin scandal la vârful guvernului, când tot mai multe voci cer alegeri anticipate, Guvernul, sub semnătura lui **Victor Ciorbea**, acordă fabricii un credit de 3,8 milioane de dolari, cu o dobândă de un procent. Condiția este ca banii să fie folosiți pentru rețehnologizarea liniilor de producție și cumpărarea de materii prime. Planul arăta că, în total, uzina va fabrica 6.000 de tractoare destinate piețelor din **Egipt, Turcia și SUA**.

De pe liniile de producție ies însă numai 1.000 de tractoare. În 1998, uzina rămâne fără curent și gaze. E momentul în care angajații și familiile lor nu se mai mulțumesc cu promisiuni și cer fapte. Ies în stradă în speranța că vor declanșa o reacție salvatoare.

### **Alte credite și proteste în ani electorali**

Aparent, protestele își ating scopul. **Tractorul** primește încă un credit. De data aceasta de la **Guvernul Radu Vasile**, care îi dă **3,5 milioane de dolari** fără dobândă pentru plata restanțelor la gaz și curent.

Pacea socială durează doar un an. În lipsa contractelor, în 1999, 80 % din cei 10.500 de angajați care reușiseră să supraviețuiască celor 10 ani de tranziție sunt trimiși în șomaj tehnic. Oamenii ies în stradă, iar guvernul CDR – condus de **Radu Vasile** – acordă un alt credit, de **3,2 milioane de dolari**. De data aceasta dobânda este de 30 la sută, iar banii trebuie folosiți pentru relansarea producției și plata datoriilor.

Guvernării promit și un plan pentru salvarea **Tractorul**, iar angajații se liniștesc. Uzina este împărțită în șase companii – **Frimut UTB, Rentcom UTB, Prorem UTB, AWE-HD, MUM-UTB, Scudiver UTB**, iar secțiile care nu sunt implicate direct în producția de tractoare sunt scoase la privatizare.

*„Privatizarea asta la Tractorul a avut un singur scop: să mai ia din datoriile de la fabrica mamă și să le împingă la aceste fabricuțe, în speranța că fabrica mamă se va putea salva. S-a demonstrat că a fost o gândire foarte proastă. Când s-a cumpărat, s-a cumpărat cu datorii imense. Nu a fost doar MUM-ul meu, a fost și Scudiverul, și Reucomul. Toate au avut același lucru: datorii istorice”,* spune **Emil Niță, director companie desprinsă din Tractorul Brașov**.

Majoritatea firmelor rupte din **Tractorul Brașov** intră în insolvență, iar statul nu își recuperează datoriile.

*Frimut UTB – Rafturi metalice și Grilaje – 700.000 de dolari*

*Prorem UTB – piese de schimb – 6,4 milioane de dolari*

*AWE-HD – producția de autovehicule – 2 milioane de dolari*

*Scudiver UTB – freze de disc – 7,5 milioane de dolari*

### **Datoria crește cu 12.000 de dolari pe zi**

Cum relansarea mult dorită e un eșec, în **2000 – an electoral** – oamenii ies din nou în stradă. Protestele încetează abia când primul-ministrul **Mircea Ciumara** șterge 1,7 milioane de dolari din datoriile **Tractorul Brașov**. Dar muncitorii brașoveni nu se mulțumesc cu atât și ies din nou în stradă. Începutul anilor 2000 conturează ideea că toate ajutoarele de stat date de guverne au fost doar simple

paliative. Datoriile Tractorul ajung să crească în fiecare zi cu câte 12.000 de dolari, doar din dobânzi și penalități.

*„Tractorul Brașov face parte din marile entități economice ale României, care prin dimensiunile lui, 134 de hectare, 26 de hale, făcea imposibilă gestionarea și realizarea unui profit operațional”,* declară **Mircea Ursache, fost președinte AVAS.**

Pentru a calma furia socială, **Guvernul Năstase împrumută fabrica cu 400.000 de dolari bani pentru salarii.** Datoriile totale ajung la peste 52 milioane de dolari.

Presiunile din rândul angajaților continuă în anul preelectoral 2003, iar guvernul condus de Adrian Năstase decide că tractoarele produse la Brașov vor beneficia de noi subvenții de 17 milioane de dolari. Guvernul se afișează chiar și cu un investitor: **concernul Landini – parte a grupului Fiat.**

*„Condițiile de acord social au fost îndeplinite, condițiile contractuale au fost îndeplinite, s-a semnat și contractul. Statul român trebuia să îndeplinească niște condiții trecute în contractul de privatizare, anume subvenționarea utilajelor agricole pe o perioadă de cinci ani”,* spune **fostul lider de sindicat Gheorghe Apostu.**

În schimbul datoriilor, statul se angajează să îi subvenționeze pe producătorii agricoli care vor cumpăra tractoare de la Brașov.

#### **Alegerile, aer pentru angajați**

*„Noi învățăm italiană, ne-am oprit cam repede din asta pentru că urma să se finalizeze privatizarea cu Landini, până la sfârșitul anului, pe 31 decembrie. De Crăciun au plecat în Italia, am băut împreună un pahar de șampanie, s-au dus și nu s-a prezentat nimeni din România să semneze privatizarea cu Landini. Era vorba de Guvernul Năstase”,* își amintește **Ion Bucur Constantinescu, fost director al fabricii.**

Greșeala statului e răscumpărată în ochii angajaților înainte de alegerile parlamentare cu **un alt împrumut de aproape un million de dolari.** Dobânda cerută e de 18,75 %. Dar banii sunt folosiți tot pentru salarii. Între timp, Guvernul găsește un alt investitor strategic.

*„După Fiat s-au purtat discuții foarte avansate cu Daewoo. A existat un moment când blocurile motor, axele cu camere și chiulasele Daewoo se turnau la Brașov, în Uzina Tractorul. A apărut căderea părții **Daewoo Automobile.** Au plecat, nu au mai discutat privatizarea cu noi”,* mai spune **Ion Bucur Constantinescu.**

#### **Împrumuturile de la guvern, miză preelectorală**

În 2005, angajații ies din nou în stradă și cer bani. Primesc un nou plan de redresare.

„Idea era să se restrângă activitatea în jur la 30 de hectare, restul să se vândă și din banii aceia să înceapă o activitate nouă, fără datorii, lucru care era fezabil. Nu l-a dorit atunci Guvernul. În 2005 am avut primele discuții în contradictoriu cu Tăriceanu”, spune **Nicolae Vlad Popa, senator.**

**Călin Popescu Tăriceanu** vrea să subvenționeze Tractorul Brașov cu 8,7 milioane de dolari, dar ministrul Economiei, Ionuț Popescu, se opune și este schimbat din funcție. Astăzi, fostul ministru, spune că împrumutul avea doar miză preelectorală.

„Tot nu îi mai puteai salva, erau prea în groapă, asta vă spune Ionuț Popescu. Avea dreptate, lucrurile erau deja de vreo zece ani în situație foarte proastă. Când începi să acumulezi datorii și pe urmă începe să vină bulgărele – care se adună cu majorări și penalități – ajungi într-o situație din care iar nu mai poți să ieși”, mai spune **Teodor Atanasiu, fost președinte al AVAS.**

„Domnul Popescu nu are nicio expertiză în domeniul privatizării, nu cred că poate emite judecăți de valoare”, spune **Mircea Ursache, fost președinte AVAS.**

Fostul ministru **Ionuț Popescu** a ieșit din viața publică și nu mai vrea să dea declarații despre disputa cu fostul premier. **Nici Călin Popescu Tăriceanu nu mai vrea să-și amintească de Tractorul Brașov.**

**Discuție reporter Digi24-Călin Popescu Tăriceanu:**

„- Un minut vă rețin, despre Tractorul Brașov.

- Nu vorbesc în timp ce merg.

- Despre privatizare vrem să vă întrebăm?

- Ar fi fost bine să fie o privatizare.”

Fără împrumut, pentru binele electoratului din Brașov, statul găsește un alt investitor.

„Alt contract cu care s-a ajuns până aproape de finalizare a fost Mahindra. Am avut negocieri pe vreo patru luni, aici la sediul societății, după care am făcut parte din delegația guvernamentală care a mers în India, să vedem situația de acolo. S-a ajuns la încheierea acordului social. Cred că acolo nu s-a vrut, pentru că ei, nefăcând parte din Europa, vroiau să aibă cap de pod pentru intrarea în UE”, mai spune fostul lider de sindicat Apostu.

**Tractorul Brașov, concurența la importuri**

Sindicatul dau vina pe firmele din străinătate, despre care spun că nu voiau nici concurență indiană, dar nici românească. „Cei care importau în România, vedeau în Tractorul, ca în orice firmă cu

*capital de stat, inamicul principal*”, susține **Dumitru Costea, președinte Blocul Național Sindical**.

După eșuarea privatizării, datoriile acumulate la **Tractorul Brașov** sunt de 243 de milioane de euro. Cu promisiunea că nu va rămâne fără utilități, în ciuda datoriilor imense, în 2007, fabrica lansează o nouă gamă de tractoare. Nu sunt produse decât prototipurile, pentru că fabrica rămâne, din nou, fără curent electric, iar angajații ies încă o dată stradă. Speră să aibă câștig de cauză. **AVAS** decide însă că fabrica nu mai are viitor.

*„O vină mare o are Răzvan Orășanu. A dispus sistarea curentului și gazului pentru o datorie de 14 miliarde de lei vechi, era o datorie curentă. Țsta a fost un motiv. A amenințat salariații din Tractorul că dacă nu vor pleca cu plăți compensatorii, vor pleca fără. Și atunci, i-au speriat pe oameni, oamenii au venit către sindicate și au spus că mai bine să lichideze, pentru că vor să plece cu plăți compensatorii*”, spune **Gheorghe Apostu**.

*„Au obținut programe guvernamentale, scutiri de TVA, chiar eu am reușit în 2006 să obțin o scutire de TVA. Am făcut maximul posibil să nu ajungă în faliment, dar totuși când produci și ai o pagubă de 1.000 de euro la fiecare tractor produs nu ai cum să fi profitabil și să rezisti*”, spune **Răzvan Orășanu, fost președinte al AVAS**.

În vara lui 2007, în schimbul a 82 de milioane de euro, cele 125 de hectare cu hale pline de tractoare și piese de schimb sunt scoase la vânzare.

*„120 de hectare înseamnă 1.200.000 m<sup>2</sup>, iar la vremea respectivă nu era criză, era un boom imobiliar, în Brașov un metru pătrat se vindea cu cel puțin 100 de euro*”, subliniază **senatorul Nicolae Vlad Popa**.

Noul proprietar e **SC Flavius Invest SRL București**. Compania e deținută de **fondul britanic de investiții Centerra Capital Partners**, iar pe locul uzinei se anunță ridicarea unui mall, a unui centru comercial și a mai multor blocuri.

*„A fost lichidată nejustificat, asta e părerea mea, la fel ca alte multe întreprinderi din economia românească. Au fost mulți neprofesioniști*”, spune **Constantin Niță, ministru al Economiei**.

La șapte ani distanță de la ultimul tractor produs la Brașov, cei care și-au legat destinele de fabrica de la poalele Tâmppei se uită în urmă și își regretă propriile decizii.

*„E o nerealizare a mandatului meu, una majoră, faptul că nu am reușit ca țară să păstrăm această fabrică de tractoare*”, declară **Răzvan Orășanu**.

*„Au câștigat în primul rând firmele concurente de afară, au omorât concurența, au câștigat piața”, spune liderul de sindicat.*

### **Lipsește documentația**

Dar nu a dispărut numai uzina. În 2014, planurile tractoarelor pentru care România lui **Nicolae Ceaușescu** a plătit sume importante sunt de negăsit.

*„Dacă cineva și-ar dori să reia producția, cred că nu ar mai exista documentația. Nimeni nu știe unde s-ar afla documentația în acest moment. Această documentație a fost un bun național. Nu cred că e pierdută, cred că ea se află pe undeva, dar este foarte greu de recuperat”,* susține **Emil Niță**, directorul unei companii desprinsă din **Tractorul Brașov**.

### **Universal 650, produs de un investitor străin**

Muncitorii care au făcut istorie la **Tractorul** și care au prevestit căderea celui mai contestat regim contemporan, după ce șefii le sudaseră porțile și îi sechestraseră în uzină, au pierdut calea succesului în democrație.

Priviți ca adevărate pericole, capabili să dărâme guverne, oamenii care au fabricat un milion și jumătate de tractoare au sfârșit prin a fi învinși. În locul unor soluții economice clare care să facă din uzină un competitor real în economia de piață, toate guvernele României post-decembriste au preferat să își ascundă neputința în spatele împrumuturilor folosite pentru plata salariilor.

Voturile cumpărate înainte de alegeri s-au dovedit otrava care a ucis uzina.

**Cât de neperformantă este afacerea Tractorul o demonstrează un investitor străin care a deschis la 100 de km distanță de Brașov o fabrică unde produce tocmai tractorul care a făcut istorie la poalele Tâmppei - Universal 650.**

**Articol scris pe [www.digi24.ro](http://www.digi24.ro) › Special › Romania furata**

**8 apr. 2014 - O uzină mamut în jurul căreia s-a construit un oraș.**

<http://www.digi24.ro/Stiri/Digi24/Special/Romania+furata/ROMANIA+FU RATA+Tractorul+Brasov+uzina+istorie>