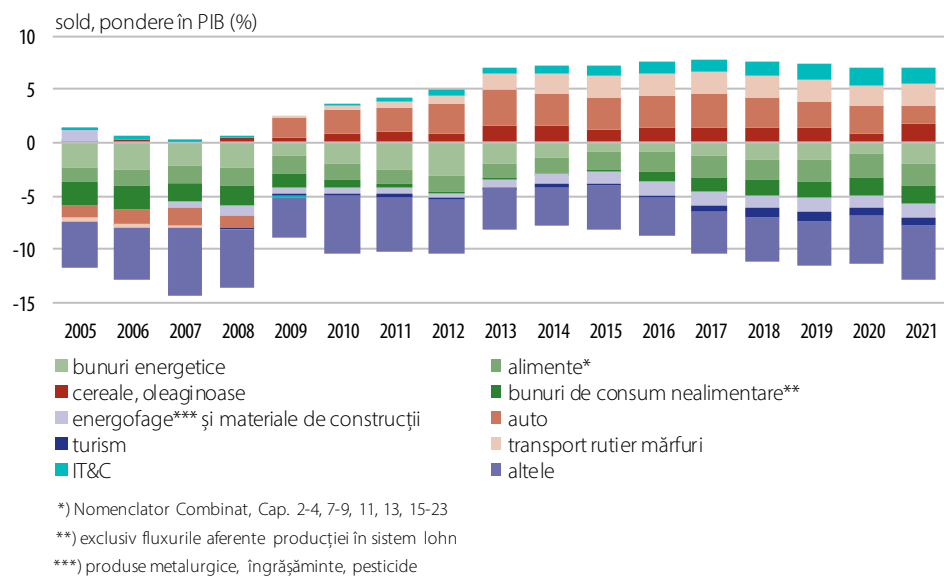


Caseta 2. Dimensiunea structurală a deficitului de cont curent – o perspectivă sectorială

Dezechilibrul extern este una dintre principalele vulnerabilități ale economiei autohtone, iar o influență decisivă în acest sens revine unor deficiențe de ordin structural (Grafic A)¹. Acestea explică în bună măsură amplitudinea deficitului, dar și caracterul său cvasipermanent – practic, din 1990 și până în prezent, România a consemnat exclusiv balanțe externe deficitare, indiferent de faza ciclului economic intern sau extern. Prezenta analiză își propune să treacă în revistă o serie de factori structurali care afectează poziția externă, pe baza unei abordări la nivel sectorial, care facilitează distincția între problemele idiosincratice și cele care transcend cadrul particular al unor domenii de activitate. Studiul la nivel sectorial permite și creionarea unor coordonate ale modului în care o eventuală ajustare bruscă a dezechilibrului extern (așa-numita *hard landing*) s-ar putea derula, în sensul costurilor induse de aceasta.



Grafic A
Balanța bunurilor și serviciilor

Sursa: Eurostat, INS, calcule BNR

Factori structurali ai poziției externe

Sectorul energetic

România este importator net de energie, poziție menținută în ultimele decenii. În această perioadă, consumul de energie s-a redus, stând sub semnul tendinței globale de îmbunătățire a randamentelor. Conform International Energy Agency, intensitatea energetică (energia necesară pentru obținerea unui anumit nivel de produs intern brut) s-a diminuat la nivel internațional cu peste o treime în intervalul 1990-2019. Intensitatea energetică a României s-a plasat pe o pantă

¹ Analiza utilizează date privind soldul comercial (fob-fob) pe grupe de bunuri, bazate în principal pe clasificarea CPA 2008. Excepție face grupa bunurilor agroalimentare (pentru care s-a preferat clasificarea din Nomenclatorul Combinat, ce permite o detaliere mai fină) și grupa bunurilor de consum nealimentare (pentru care s-a utilizat clasificarea BEC, ce facilitează excluderea fluxurilor comerciale aferente producției în sistem lohn).

descendentă, mai pronunțată decât cea de la nivel comunitar – dacă în 1995, valoarea corespunzătoare României era de aproape două ori mai mare decât media UE-27², în 2008 indicatorii erau la paritate, iar în 2020 intensitatea energetică a economiei locale reprezenta circa trei sferturi din media europeană. Creșterea randamentului energetic autohton s-a tradus în diminuarea necesarului de resurse, care a atins maximum ultimelor decenii în vârful de ciclu economic 1996. La apogeul următoarei faze de boom, în anul 2008, un PIB superior cu aproape 60 la sută era realizat cu un consum intern brut de energie mai redus cu circa 21 la sută, iar tendința a continuat, astfel încât următorul vârf (2019) consemna un PIB cu 28 la sută mai mare comparativ cu 2008, în timp ce consumul de energie s-a diminuat cu încă 17 la sută.

Scăderea consumului energetic a fost însoțită de un declin al producției interne de profil. Dependența de importuri energetice³ a oscilat în general între 20 la sută și 30 la sută din 1990 și până în prezent, consemnând în anul 2021 o valoare aflată către limita superioară a intervalului istoric de fluctuație.

Informațiile apărute în ultimii ani despre zăcămintele de gaze naturale existente în zona Mării Negre, dar și *on-shore*, sugerează că independența energetică – fie în plan agregat, fie doar pe segmentul gazelor naturale – putea fi deja atinsă, în ipoteza unui dinamism sporit al activităților de prospecțiune și integrare a noilor resurse în circuitul de exploatare. Manifestarea latentă a vulnerabilității pe care dependența de importuri energetice o reprezintă (aceasta a consemnat fluctuațiile amintite, dar nu s-a acutizat de-a lungul timpului) pare să fi limitat motivația autorităților de a promova mai eficient descoperirea și valorificarea de noi resurse. De altfel, incertitudinea legislativă și unele intervenții în sensul limitării beneficiilor firmelor din domeniul energiei au erodat atractivitatea investițiilor din domeniu. În plus, recentul elan către limitarea emisiilor de carbon a făcut ca producătorii de energie să se concentreze asupra resurselor regenerabile, posibil în detrimentul celor tradiționale.

Surse precum energia eoliană sau solară au câștigat o importanță sporită pe plan local în ultimii ani, generând cumulativ circa 14 la sută din producția națională de energie electrică în anul 2021 (în structură, contribuția sectorului eolian este cea dominantă), în condițiile în care importanța lor era neglijabilă în urmă cu 15 ani. Efervescenta segmentului are la bază derularea unor investiții ample în prima jumătate a deceniului anterior – formarea brută de capital fix din diviziunea CAEN care include producerea și furnizarea energiei electrice a ajuns să reprezinte peste 10 la sută din valoarea pentru întreaga economie în anii 2013-2014 și peste o treime din investițiile sectorului industrial. Schimbarea de orientare a autorităților cu privire la sprijinul pentru producătorii de energie regenerabilă, considerat a fi prea generos și a reprezenta o povară prea mare pentru industria energofagă, a antrenat o plafonare a evoluției capacităților de producție după anul 2014, dar mai recent, odată cu angajamentele privind atingerea neutralității din perspectiva emisiilor de carbon, este de așteptat ca traiectoria ascendentă să fie reluată, o oportunitate importantă fiind reprezentată de finanțarea europeană în acest sens.

² Indicatorii au fost ajustați pentru a se ține cont de puterea de cumpărare.

³ Indicatorul este definit ca raportul între importul net de profil și totalul energetic livrat și consumat în economie.

Domeniul energetic este în prezent unul foarte dinamic, iar provocările sunt majore. Astfel, creșterea generalizată a cotațiilor materiilor prime afectează nu doar valoarea importurilor de energie, ci și fezabilitatea proiectelor orientate către zona de regenerabile – costurile acestor investiții au cunoscut o traiectorie descendentă începând cu anul 2010, care s-a inversat recent⁴. De asemenea, incertitudinea persistă în chestiuni precum rolul energiei nucleare (principalele două economii ale zonei euro, Germania și Franța, abordează foarte diferit această temă), dar și măsura și ritmul în care ar urma să se deruleze renunțarea la combustibilii fosili. Toate aceste aspecte sunt semnificativ influențate de inovațiile tehnologice, cu un intrinsec caracter impredictibil. Dincolo de acestea, dacă România ar valorifica oportunitatea oferită de finanțarea europeană și ar derula investițiile necesare, și-ar putea limita semnificativ deficitul comercial asociat bunurilor energetice în orizontul câtorva ani.

Sectorul auto

Acest segment al economiei s-a dezvoltat semnificativ în ultimele două decenii⁵, ascensiunea sa fiind întreruptă doar de pandemia COVID-19. Domeniul respectiv a ajuns treptat să genereze un surplus comercial consistent (ceva mai redus în anul 2021, respectiv 1,8 la sută din PIB). Extinderea industriei auto are la bază ample investiții vizând crearea, extinderea și tehnologizarea capacităților de producție, derulate odată cu implicarea unor importanți jucători internaționali, al căror know-how și resurse financiare au avut un rol esențial. Orientarea de business vizează mai ales deservirea cererii externe, direct sau indirect⁶, iar cota de piață a exporturilor auto s-a extins gradual, ajungând de la valori neglijabile până în proximitatea valorii de 1 la sută în ultimii ani⁷. Mai recent, sectorul face pași în sensul integrării în trendul electromobilității – doi importanți producători de baterii electrice și-au anunțat intenția de a deschide capacități de producție în România, în timp ce anii următori ar urma să consemneze lansarea în producție a unor modele hibrid și *fully electric* (la ora actuală este realizat în țară un model de tip *mild hybrid*).

Totuși, dezvoltarea suplimentară a sectorului este inhibată de o serie de probleme structurale. Astfel, situația nefavorabilă a infrastructurii de transport exercită o semnificativă influență adversă, dată fiind orientarea către exterior a activității, care implică necesitatea unei conexiuni facile cu rutele de transport europene. Această stare de fapt cântărește nefavorabil în deciziile firmelor de creare sau extindere a capacităților și contribuie la întreținerea unei repartiții foarte neuniforme în plan geografic a producției. Domeniul auto figurează în zona de mijloc a clasamentului valorii unitare a exporturilor în industria prelucrătoare (circa 10 400 euro/tonă în anul 2021), semnalând că ponderea costurilor cu transportul este însemnată; în topul acestui clasament se află sectoare precum cel al electronicelor sau cel

⁴ Conform *World Energy Investment 2019 și Renewables 2021. Analysis and forecast to 2026*, Rapoarte ale International Energy Agency.

⁵ Detalii cu privire la parcursul industriei auto se regăsesc în Caseta „Sectorul auto – sincope conjuncturale și metamorfoză structurală”, ediția din noiembrie 2019 a *Raportului asupra inflației*.

⁶ Inclusiv activitatea furnizorilor care deservește producători locali depinde semnificativ de cererea externă adresată modelelor realizate de acei producători.

⁷ În condițiile în care cota de piață a exporturilor de bunuri nu depășește 0,4 la sută.

farmaceutic, unde costurile de transport sunt mai puțin importante în termeni relativi. Valoarea unitară a exporturilor auto a crescut de-a lungul timpului, beneficiind inclusiv de îmbunătățirile de natură calitativă consemnate de modelele de autoturisme realizate local; totuși, problema infrastructurii de transport rămâne relevantă.

Dificultățile de angajare a personalului calificat au început să figureze proeminent între factorii care limitează producția începând cu anul 2016 și până la declanșarea pandemiei, conform unui sondaj CE DG-ECFIN. Relevanța problemei s-a mai redus apoi, întrucât alți factori au capturat prim-planul (șocul pandemic, disponibilitatea inputurilor etc.), dar și pe fondul unor demersuri de automatizare, a căror continuare presupune însă capacitate investițională.

Un alt factor structural cu efect advers asupra poziției externe a sectorului auto vizează insuficiența extindere a parcului auto național. În acest context, importurile de automobile (destinate cererii finale de consum sau investiții) au indus o amplă contribuție negativă asupra balanței comerciale, acestea crescând puternic mai ales înaintea declanșării crizei financiare, pentru ca ulterior să înregistreze evoluții mai modeste, însă aflate tot pe trend crescător în perioada 2013-2019. În pofida acestui fapt, România a continuat să figureze pe ultimul loc în topul european al numărului de autoturisme pe cap de locuitor; menționata ascensiune a importurilor s-a concretizat în esență doar într-o îngustare a ecarterului dintre penultimul și ultimul loc (al României) în ierarhia amintită. Această influență structurală este de așteptat să se mențină și în perioada următoare, având în vedere nevoia de dezvoltare și de mobilitate a economiei. Bineînțeles, presiunea perceptibilă asupra infrastructurii rutiere existente⁸, care pune ideea unui deficit al mijloacelor de transport într-o lumină contraintuitivă în primă instanță, subliniază încă o dată necesitatea îmbunătățirii rețelei de drumuri.

Sectorul agroalimentar

Zona agroalimentară este caracterizată de un deficit comercial cvasipermanent (0,5 la sută din PIB în anul 2021), în pofida potențialului semnificativ al producției de profil – suprafața agricolă acoperă circa 57 la sută din teritoriul țării, permițând o varietate de culturi și practicarea zootehniei.

În agricultură, producția de cereale și plante oleaginoase a crescut în ultimii ani, generând surplusuri comerciale semnificative (1,7 la sută din PIB în anul 2021). În schimb, celelalte segmente majore (fructe și legume, precum și produsele de origine animală) și-au accentuat poziția deficitară, evoluții pozitive fiind localizate doar în cazul câtorva sortimente (nuci, miere, carne de oaie), cu însemnătate restrânsă pentru imaginea de ansamblu. Dincolo de situația explicabilă a produselor exotice, oferta locală de legume, fructe sau carne se dovedește în mod sistematic insuficientă pentru a ține pasul cu dimensiunea și exigențele calitative ale cererii interne, care pot fi cu ușurință satisfăcute din alte state europene sau din regiune.

⁸ După cum denotă inclusiv mortalitatea în accidente de circulație, cea mai înaltă la nivel european și care nu a dat semne de diminuare până la declanșarea pandemiei.

Evoluțiile favorabile din agricultură au fost posibile prin investiții ample, derulate pe parcursul ultimelor două decenii. De un nou impuls al acestora ar putea să beneficieze zonele deficitare, dar și cele cu evoluții favorabile, pe fondul dezideratului de îmbunătățire a randamentelor și de favorizare a integrării în tendințele vizând practicarea agriculturii organice – doar 3,5 la sută din suprafața agricolă a țării a făcut sau este pe cale să facă obiectul unei conversii în această direcție, media europeană fiind de 9,1 la sută.

În industria alimentară, investițiile au avansat până în anul 2008, dar declinul asociat crizei financiare s-a prelungit și ulterior, favorizat de fragilitatea cererii. Situația s-a schimbat semnificativ la mijlocul deceniului trecut, pe fondul reducerii cotei TVA la alimente, dar și al creșterii veniturilor, iar comerțul de profil a avansat cu peste 5 la sută în fiecare an din 2014 și până în prezent; saltul major s-a consemnat în intervalul 2015-2016, când cererea s-a majorat cumulativ cu peste o treime. Totuși, dat fiind profilul slăbit al investițiilor din perioada anterioară, boomul a antrenat mai ales dinamizarea importurilor și în mai mică măsură producția locală. Similar situației producției de legume-fructe sau de bunuri de origine animală, faptul că multe state europene sau din regiune sunt competitive a facilitat transmiterea în importuri a creșterii de cerere. În același sens a acționat și extinderea comerțului modern, cu alte cerințe de ordin cantitativ sau calitativ comparativ cu cel tradițional.

Eferescența cererii interne și-a lăsat totuși amprenta asupra ofertei locale – formarea brută de capital fix și-a stopat declinul, în timp ce rata de înființare a firmelor noi a crescut după anul 2016. Amprenta acestei reacții la nivelul imaginii de ansamblu a sectorului a fost însă timidă, mai ales în contextul în care firmele nou-apărute sunt cu precădere de talie mică (cu până la 10 angajați), iar performanța lor economică și capacitatea de a se impune pe piață sunt în general inferioare celor aferente firmelor mai mari.

Pe latura exporturilor de alimente procesate s-a consemnat o dinamizare în ultimii 10-15 ani, traiectoria favorabilă fiind însă eclipsată de vizibilul ecart în raport cu nivelul potențial și cu nivelul altor state europene, în condițiile în care valorile înregistrate în anul 2021 pentru România și Polonia sunt diferite ca ordin de mărime (2,1 miliarde euro și respectiv 27 miliarde euro).

Producția altor bunuri de consum

De o insuficientă cuplare a producției industriale cu cererea se poate vorbi și în cazul altor bunuri de consum, în timp ce exporturile au fost fragile în ansamblu – deficitul corespunzător s-a plasat în anul 2021 la 1,6 la sută din PIB. Fiind vorba, în principal, despre activități caracterizate de o intensitate sporită a factorului muncă, producătorii de bunuri de consum au răspuns nefavorabil la creșterile costurilor unitare cu forța de muncă consemnate începând cu anii 2014-2015; în această situație se află industria mobilei, dar mai ales cea a articolelor de îmbrăcăminte, precum și producția de încălțăminte și pielărie. Este adevărat că evoluțiile pe termen mai lung nu favorizează extinderea activităților care se bazează pe forță

de muncă ieftină, în contextul tendinței de convergență a salariilor către cele de la nivel european. Astfel, declinul acestor domenii include o componentă structurală de factură exogenă, suplimentată însă de efectele politicii generoase de venituri inițiate la mijlocul deceniului trecut.

În același timp, o proporție semnificativă a deficitului de bunuri de consum este dată de categoria produselor farmaceutice, care a înregistrat o tendință crescătoare continuă din 1999 și până în prezent, până la 1,3 la sută din PIB în anul 2021, exporturile fiind inferioare importurilor din perspectiva cantității și a valorii unitare. Și această situație are la bază factori structurali, relevată de concentrarea domeniilor cu o importantă componentă inovativă mai ales în țările dezvoltate.

Sectorul IT

Sectorul IT&C a cunoscut o expansiune apreciabilă în ultimii ani⁹, iar surplusul comercial asociat a ajuns la 1,6 la sută din PIB în anul 2021. Avantaje importante în acest context au fost reprezentate de disponibilitatea forței de muncă pe profilul acestui domeniu, după cum reflectă numărul absolvenților de studii superioare în domeniul TIC, precum și situația favorabilă a infrastructurii de comunicații. Dincolo de această traiectorie ascendentă, sectorul se află totuși într-o fază timpurie a dezvoltării sale, activitatea urmărind în general realizarea unor lucrări de o complexitate mai redusă comparativ cu alte *hub*-uri tehnologice.

Direcțiile de dezvoltare a sectorului IT&C includ menținerea legăturii cu o cerere externă care este de așteptat să rămână robustă, în contextul derulării celei de-a patra revoluții tehnologice, dar și o eventuală dinamizare a cererii interne, provenită din partea firmelor și a administrației publice, având în vedere că se pornește de la un nivel redus, iar contextul pandemic a demonstrat beneficiile utilizării instrumentelor din sfera IT&C. Astfel, este necesară educarea forței de muncă în sensul ameliorării înzestrării cu aptitudini digitale, ceea ce ar facilita accesul firmelor locale la soluții de acest tip. De asemenea, digitalizarea poate primi susținere din partea finanțării europene, ceea ce se constituie într-o oportunitate importantă din perspectiva consolidării poziției sectorului IT&C și, concomitent, a productivității economiei locale.

Sectorul de transport

Un parcurs pozitiv a înregistrat și activitatea de transport rutier de mărfuri, încasările nete ridicându-se la 2 la sută din PIB în anul 2021. Deși performanța acestui sector, reflectată și într-o creștere a cotei pe piața europeană, este susținută de o competitivitate relativ ridicată din perspectiva costului unitar cu forța de muncă (față de țări cu prezențe mai vizibile pe șoselele europene, cum ar fi Polonia, Cehia sau Lituania), o analiză mai detaliată evidențiază unele deficiențe. Astfel, avantajul la nivelul ULC se datorează exclusiv nivelului scăzut de salarizare, în timp ce productivitatea muncii este relativ modestă, în pofida unei înzestrări cu capital a forței de muncă similare sau chiar superioare celei din statele menționate.

⁹ Caseta „Economia post-pandemie și noua paradigmă tehnologică” din *Raportul Anual 2020* al BNR cuprinde o analiză detaliată cu privire la situația sectorului IT&C autohton.

O posibilă explicație constă în reducerea calității flotelor autohtone – în intervalul 2015-2020 bunăoară, parcursul mărfurilor realizat de vehicule cu o vechime de peste 10 ani a crescut cu circa 7 puncte procentuale (până la 28 la sută), tendința fiind inversă față de cea consemnată în grupul de comparație. Un alt factor de erodare a productivității vizează situația rețelei naționale de drumuri, responsabilă pentru creșterea timpilor până la ieșirea din țară, a consumului de carburanți și a cheltuielilor de întreținere.

Menținerea pe o poziție competitivă a sectorului autohton de transport rutier de mărfuri reclamă investiții consistente. Astfel, înnoirea parcului auto este de natură a reduce consumul intermediar (capitol la care firmele locale se plasează pe o poziție nesatisfăcătoare), ceea ce ar putea contrabalansa efectele negative ale implementării, începând din anul 2022, a Pachetului de Mobilitate la nivel european. Acestea sunt preconizate atât în planul costurilor salariale (dată fiind prevederea remunerării șoferilor cel puțin la nivelul salariului minim din țara în care sunt detașați), cât și în cel al cheltuielilor asociate obligativității revenirii la bază la fiecare opt săptămâni. În ceea ce privește investițiile în infrastructură, preocuparea pentru extinderea și modernizarea rețelei locale se găsește în fața unei oportunități istorice de materializare, reprezentată de cadrul strategic al PNRR pentru un transport sustenabil, decarbonizare, siguranță rutieră și sisteme de transport inteligente.

Sectorul turistic

România se numără printre țările în care activitatea de turism internațional a marcat o intensificare în ultimele decenii, pe fondul relaxării condițiilor de circulație transfrontalieră, într-un context de creștere graduală a nivelului de trai. Ceea ce diferențiază însă parcursul balanței externe autohtone aferente acestor fluxuri este poziția istoric deficitară, care contrastează chiar și cu parcursul înregistrat de țări pentru care turismul internațional nu reprezintă o sursă majoră de venit.

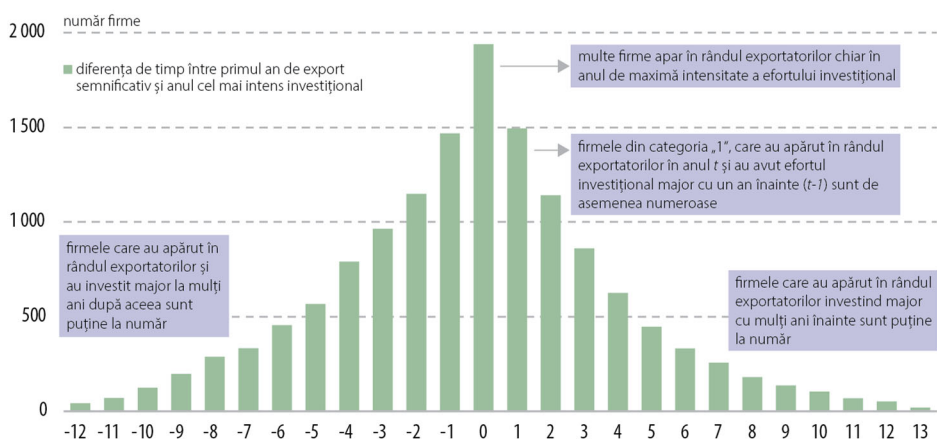
Chiar dacă apetitul populației locale pentru călătorii în străinătate a avut o anumită contribuție la acest dezechilibru, presiunea sa a fost în general moderată (importurile de servicii turistice nu au depășit 1,5 la sută din PIB până în anul 2017, accentuându-se totuși ulterior, pe fondul expansiunii cererii de consum). În fapt, principala cauză a deficitului balanței externe a turismului românesc este dimensiunea modestă a încasărilor – în medie, 1 la sută din PIB în perioada 2007-2019, minimum la nivel european. Performanța trenantă a acestui domeniu de activitate are la bază o serie de probleme pe latura ofertei, de natură cantitativă – numărul locurilor de cazare a stagnat pe parcursul ultimilor decenii – dar și calitativă – gradul de ocupare a crescut modest până în anul 2019, nivelul consemnat (de aproape 40 la sută) fiind însă mult mai redus față de cel al statelor din regiune. Conjunctura actuală care include subvenționarea cererii prin vouchere de vacanță acordate de autorități, o profitabilitate susținută de nivelul redus al salariilor și de fiscalizarea aproximativă, precum și problema infrastructurii de transport (rutieră și feroviară) demotivează și descurajează extinderea acestui domeniu de activitate către nivelul său potențial.

Privire de ansamblu

Deficitul de cont curent al României reunește multiple influențe, confirmând aprecierea conform căreia balanța externă reprezintă o oglindă a economiei autohtone, însă câteva teme revin mereu în atenție, precum situația investițiilor, infrastructura de transport sau disponibilitatea forței de muncă a cărei calificare este adecvată.

Analiza diferitelor sectoare de activitate atestă că o poziție competitivă robustă are la bază investiții. Judecând la nivel microeconomic, practic toate momentele importante din viața unei firme gravitează în jurul intensificării activității investiționale, fiind vorba aici, evident, despre înființare, dar și despre demararea unei relații comerciale importante pe plan intern sau accederea pe piețe externe (Grafic B). Un aspect care nu trebuie pierdut din vedere vizează eficiența

investițiilor, iar din această perspectivă există în mod cert loc de îmbunătățire în economia autohtonă, din moment ce ponderea investițiilor în PIB a fost de-a lungul timpului comparabilă cu cea din state precum Cehia, Ungaria sau Polonia, în timp ce poziția competitivă a fost mai nefavorabilă, după cum semnalează evoluția contului curent al României.



Notă: Graficul descrie diferența între anul de apariție în baza de date a firmelor exportatoare (proxy pentru primul an de export semnificativ) și anul consemnării celei mai intense activități investiționale. Concentrarea valorilor în jurul lui 0 subliniază importanța coordonării activităților de export și investiții. Baza de date acoperă intervalul 2007-2020. Au fost excluse din analiză firmele care exportau în anul 2007 (primul an al eșantionului), debutul exporturilor precedând foarte probabil acest moment. Au fost excluse, de asemenea, firmele cu o prezență în eșantion mai redusă de cinci ani.

Sursa: INS, MF, calcule BNR

Grafic B
Relația dintre dinamizarea investițiilor și prezența pe piețe externe

Infrastructura de transport precară împiedică dezvoltarea și extinderea sectoarelor de activitate, efectele negative fiind majore inclusiv în plan social, dat fiind că s-a ajuns în ultimii ani la situația paradoxală a consemnării celei mai ridicate mortalități pe drumuri publice la nivel european, în condițiile celei mai precare înzestrări cu autoturisme. Semnalele din ultima perioadă atestă orientarea autorităților către rezolvarea acestei probleme, însă este nevoie de o abordare integrată, care să optimizeze beneficiile în planul competitivității. De exemplu, extinderea rețelei de autostrăzi va oferi susținere producătorilor auto locali, dar și firmelor externe care livrează produse agroalimentare pe piața autohtonă, facilitând inclusiv transportul către destinații turistice din afara țării. Dat fiind că furnizorii locali din categoriile

respective (produse alimentare, servicii de turism) beneficiază de pe urma ameliorării situației drumurilor locale, demersurile în această direcție, alături de extinderea rețelei de autostrăzi, ar exercita un efect pozitiv mai pronunțat la nivelul poziției competitive agregate.

Problema absenței forței de muncă a cărei calificare este adecvată persistă la nivelul multor domenii de activitate. O formă de manifestare vizează penuria de personal cu studii tehnice medii, ale cărei perspective de rezolvare sunt totuși ceva mai favorabile, în condițiile majorării ratelor de cuprindere în învățământul profesional pe parcursul deceniului anterior (dar de la un nivel inițial foarte redus)¹⁰, în timp ce automatizarea poate fi implementată mai ușor în cazul sarcinilor cu caracter repetitiv, existând semne că acest proces a demarat în cazul unor operatori. Concomitent ar trebui urmărită îmbunătățirea cunoștințelor digitale, atât la nivel de bază, pentru creșterea gradului de utilizare a soluțiilor IT&C în cadrul firmelor locale, cât și avansat, pentru dezvoltarea în continuare a sectorului de profil, cu mențiunea că acesta are nevoie și de integrarea unor cunoștințe de business și management de nivel înalt, pentru a face pasul următor din perspectiva nivelului soluțiilor oferite.

Extinderea amprentei IT&C din economie, cu cele două laturi – integrarea soluțiilor de acest tip în cadrul diferitelor activități economice și, respectiv, dezvoltarea sectorului generator al respectivelor soluții –, este cu atât mai importantă cu cât anumite forme de manifestare a influențelor structurale semnaleză riscul unei situații de așa-numită *middle income trap*. Astfel, la o extremă, convergența salariilor către media europeană erodează sistematic avantajul competitiv prin prețuri/costuri al industriei ușoare românești, iar la cealaltă extremă, nivelul de dezvoltare a economiei nu favorizează derularea investițiilor în cercetare-dezvoltare care să permită, de exemplu, producerea unor medicamente inovative. Accederea către statutul de economie dezvoltată este fezabilă și în absența unor tranziții majore, ceea ce trebuie urmărit fiind adaptarea sectoarelor care anterior se bazau mai mult pe avantajul costurilor scăzute la un nou regim al producției, care să scoată în evidență calitatea și productivitatea. Practic, aceste coordonate nu se referă la altceva decât la crearea premiselor pentru dezvoltare inclusivă, care favorizează menținerea coeziunii sociale.

Politica fiscală are un rol important în remedierea dezechilibrului extern. În acest sens, unul dintre aspectele relevante se referă la o calibrare adecvată a stimulilor implementați, în lumina evidențelor conform cărora deseori producătorii nu sunt pregătiți să absoarbă întreaga creștere a cererii, rezultatul fiind adâncirea deficitului de cont curent. În același timp, trebuie avută în vedere implementarea unui regim fiscal care să asigure motivații adecvate în economie; astfel, regimul fiscal preferențial al întreprinderilor mici și mijlocii sprijină crearea firmelor, dar caracterul său diferențiat poate limita motivația de expansiune a activității. Nu în ultimul rând, disciplina fiscală, predictibilitatea legislativă și respectarea angajamentelor asumate vor conduce în ultimă instanță la decizii favorabile de rating, scăderea sustenabilă a dobânzilor și catalizarea investițiilor.

¹⁰ Raport privind starea învățământului preuniversitar din România 2019-2020, realizat de Ministerul Educației.