

DESINDUSTRIALIZAÇÃO: A AMEAÇA QUE VEM DE FORA

*DEINDUSTRIALIZATION
THE THREAT COMES FROM ABROAD*



Importações irregulares comprometem emprego, renda e consumo durante recrudescimento da crise

Irregular import operations compromise jobs, income and consumption during the worsening of the crisis

Duas questões umbilicalmente ligadas foram exaustivamente debatidas pelos agentes econômicos ao longo de todo o ano que está se encerrando. Uma delas está diretamente ligada à chamada globalização econômica e até pouco tempo atrás era discutida pelos executivos e analistas dos organismos financeiros internacionais: até que ponto a fraca recuperação das atividades produtivas na União Européia e nos Estados Unidos, atingidas pela crise de liquidez do final de 2008, levaria o mundo a um novo processo recessivo. A outra questão é doméstica e está na ordem do dia: trata-se da desindustrialização da economia brasileira. Além de interligados, os dois temas têm algo mais em comum: discursos à parte, na prática, os dois já se transformaram em realidade.

Quando o banco americano Lehman Brothers pediu concordata em 15 de julho de 2008 e mergulhou o mundo na maior crise financeira desde 1929, era de se esperar que o fluxo mundial de mercadorias entre os países passasse por profundas transformações. E foi isso o que aconteceu. Afinal de contas, os países desenvolvidos – incluindo-se aí os membros da União Européia – comprariam menos e as nações em desenvolvimento – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul – passariam a disputar mercados de forma acirrada.

Crise recorrente

De lá para cá, a tímida recuperação econômica dos países desenvolvidos trouxe à tona a pior das previsões possíveis. De acordo com o presidente do Simefre, José Martins, a situação ora enfrentada pelos países desenvolvidos indica claramente a estagnação das atividades produtivas no mundo. “Quando olhamos para o Mercado Comum Europeu, os membros do G7,

Two intimately related questions were thoroughly discussed by economic agents throughout the year that is now close to an end. One of them is directly linked to the so called economic globalization and until recently was discussed by analysts and executives from international financial institutions: to what extent the weak recovery of productive activities in the European Union and the United States, hit by liquidity crisis in late 2008, would lead the world into a new recession process. The other issue is domestic and is on the agenda: it is the deindustrialization of the Brazilian economy. Besides being interconnected, the two themes have something else in common: discourse aside, in practice, the two have already been turned into reality.

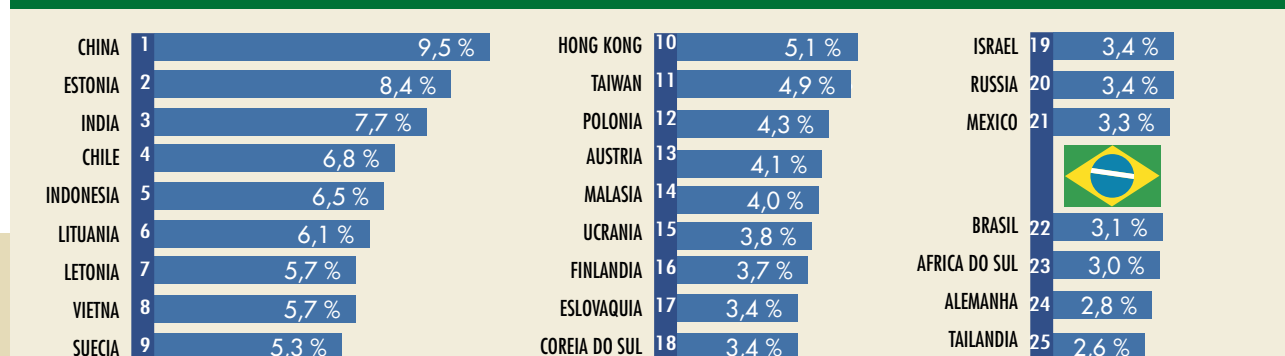
When the US bank Lehman Brothers filed for bankruptcy on July 15, 2008 and plunged the world's worst financial crisis since 1929, the global flow of goods between countries was expected to undergo profound changes. And this is precisely what happened. After all, developed countries – including EU members – would buy less, while developing nations – Brazil, Russia, India, China and South Africa – would start to compete in a tough market.

Recurring crisis

Since then, the weak economic recovery in developed countries has brought about the worst possible forecast. According to the president of Simefre, Jose Martins, the situation now faced by developed countries clearly indicates stagnation of productive activities worldwide. “When we look at the European Common Market, the G7 members,

O DESEMPENHO MUNDIAL — THE WORLD RANKING

Ranking do crescimento das economias no segundo trimestre (Taxa de expansão do PIB – 2º trimestre de 2011/2º trimestre 2010)
Ranking of economic growth in the year's second quarter (GDP growth rate - Q2 2011 / Q2 2010)



Fonte/Source: Austing Rating, Bancos Centrais, Eurostat, OCDE e Banco Mundial



A situação ora enfrentada pelos países desenvolvidos indica claramente o início de uma crise *The situation now faced by developed countries clearly indicates the beginning of a crisis*

particularmente os Estados Unidos, cuja previsão de crescimento caiu de 3% para 2% este ano, chegamos à conclusão de que o mundo está em crise”, sublinhou.

Mas, de que maneira essa retração mais do que anunciada vai impactar a economia brasileira? Um olhar sobre os números consolidados do 2º trimestre indica que a desaceleração da atividade econômica já levou o Brasil a cair duas posições no ranking dos países que mais cresceram no período. A expansão de 3,1% em relação ao mesmo período de 2010 deixou o País no 22º lugar e quase na lanterna dos BRICS – à frente apenas da África do Sul, que cresceu 3%.

PIB comprometido

Na opinião do economista-chefe do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (IEDI), Rogério César de Souza, a estagnação da indústria de transformação no segundo semestre e no resto do ano pode afetar outros setores, como o de serviços e agropecuária, e comprometer o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) em 2011. O analista atribui o enfraquecimento do setor à desaceleração da atividade no mercado interno e ao avanço das importações. “O PIB da indústria de transformação, que cresceu 9,7% em 2010, este ano avançará meros 2%” – adiantou.

Carro-chefe da estratégia usada pelo governo no biênio 2009/2010 – após a crise de liquidez que se abateu sobre o mundo – a indústria automotiva continua trafegando nas imediações do olho do furacão. Afetada pelo câmbio – ainda que o dólar esteja em curva ascendente – e por outros fatores que tiram sua competitividade, como a carga tributária, encargos sociais altos e taxas de juros elevadas, as empresas fabricantes de carros e ônibus passaram a enfrentar a concorrência desleal de países como a China. A indústria de caminhões não foi seriamente afetada, mas convive diariamente com a ameaça.

Manobras comerciais

De acordo com o presidente do Simefre, o imbróglio da economia brasileira com o gigante asiático pode ser resumido em duas equações. A primeira, explica José Martins, é que nosso maior parceiro comercial importa commodities, mercadorias sem valor agregado, e nos vende manufaturados, entre eles autopeças

particularly the USA, whose forecast growth declined from 3% to 2% this year, we realize that the world is indeed in crisis,” he stressed.

But how does this more than announced downturn impact the Brazilian economy? A glimpse into the consolidated figures for the 2nd quarter indicates that the slowdown in economic activity has led Brazil to drop two positions in the ranking of the fastest growing countries in the period. The expansion of 3.1% over the same period of 2010 left the country in 22nd position and almost in last among the BRICS – just ahead of South Africa, which grew 3%.

Compromised GDP

According to the chief economist at the Institute for Studies in Industrial Development (Iedi), Rogério César de Souza, the stagnation of the manufacturing industry in the second half of the year can affect other sectors such as services and agriculture, and compromise the performance of the Gross Domestic Product (GDP) in 2011. The analyst attributes the weakening of the sector to the slowdown in the domestic market and the advance of imports. “The GDP of the manufacturing industry, which grew 9.7% in 2010, this year will advance mere 2%” – he said.

As a leading sector in the strategy used by the government in the period comprising 2009/2010 – after the liquidity crisis that hit the world – the car making industry is still hovering near the eye of the hurricane. Affected by the exchange rate – even though the dollar is on the rise once again – and other factors which hinder their competitiveness – such as high taxes and social charges, and high interest rates – manufacturers of cars and buses had to face unfair competition from countries like China. The trucking industry has not been seriously affected, but lives daily with the threat.

Commercial maneuvers

According to Simefre’s president, the mess of the Brazilian economy with the Asian giant can be summarized in two equations. The first, explains José Martins, is that our largest trading partner imports commodities, non-value added goods, and sells us manufactured products that include auto



Manobras comerciais incluem desvalorização artificial do yen e triangulação via Mercosul Commercial maneuvers include artificial devaluation of the Yen and triangulation via Mercosur

fabricadas com um insumo, o aço, comprado aqui, no Brasil. “A outra questão afeta diretamente o parque industrial voltado para o setor de transportes” – explica Martins.

As manobras comerciais desleais colocadas em prática pelos chineses vão desde a desvalorização artificial do yen – estratégia destinada a baratear suas exportações – até a chamada triangulação de veículos via países do Mercosul, para evitar a cobrança do IPI e diminuir ainda mais os preços de seus produtos. “Como a fiscalização é precária, e só agora será reforçada com as medidas do Plano Brasil Maior, a competitividade de ônibus e caminhões fabricados aqui é praticamente nenhuma”, alerta.

Importações crescentes

Não é à toa, então, que números e índices relacionados à evolução de nossa balança comercial têm registrado mudanças de forma tão abrupta. Por conta da desvalorização da moeda, por exemplo, a importação nos segmentos de vestuário, alimentos e automóveis aumentou, respectivamente, 95,7%, 39,1% e 35,9% em agosto de 2011 (comparado com o mesmo período de 2010). Já o avanço chinês no mercado automobilístico é vertiginoso: de janeiro a julho de 2011, 49.228 mil veículos daquele país entraram no país contra 8.459 mil no mesmo recorte temporal do ano anterior. É bom lembrar que em 2009 a indústria chinesa participava com apenas 0,9% das importações brasileiras de automóveis e, hoje, são 9,10%.

O crescimento da importação de veículos chineses mereceu, inclusive, a adoção de medidas enérgicas por parte do governo brasileiro. Com a finalidade de promover a inovação na indústria automobilística nacional, o governo elevou em 30 pontos percentuais o Imposto sobre Produtos In-

parts made from a Brazilian consumable product, steel. “The other issue directly affects the industrial park dedicated to the transport sector,” explains Martins.

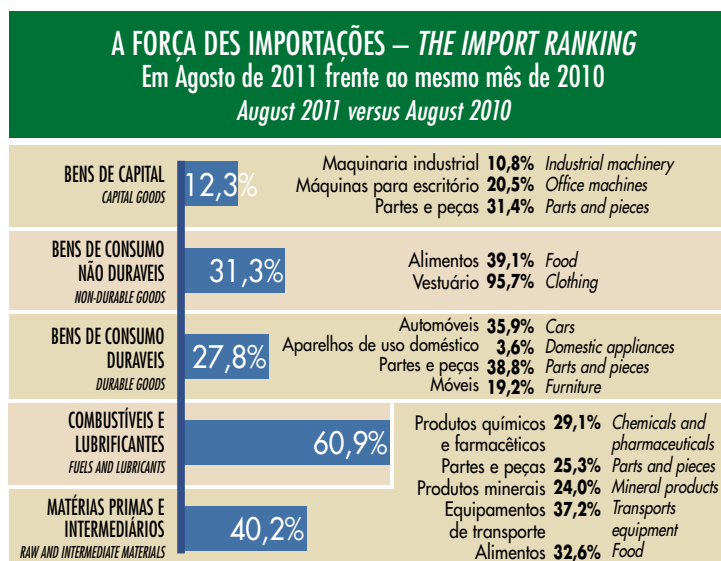
Unfair commercial maneuvers carried out by the Chinese range from artificial devaluation of the Yen – aiming at turning their products cheaper – to the so called triangulation of vehicles through other Mercosur countries in order to avoid IPI tax charges and to reduce even more the prices of their products. “Due to poor law enforcement, which is now to be reinforced by measures in the scope of the “Greater Brazil” Plan, the competitiveness of buses and trucks manufactured here is virtually none,” he warned.

Growing imports

It is not by chance that the figures and rates related to the evolution of our trade balance have recorded such abrupt changes. On account of currency devaluation, for example, imports into segments of clothing, food and automobiles increased, respectively, 95.7%, 39.1% and 35.9% in August 2011 (compared to the same period of 2010). But the Chinese advance in the automotive market is staggering: from January to July 2011, 49,228 vehicles from the Asian country entered Brazil against 8,459 in the same period last year. It is worth remembering that in 2009 the Chinese industry participated

with only 0.9% of Brazilian imports of cars (today at 9.10%).

The increase of Chinese car imports, as a matter of fact, ended up causing the adoption of strong measures by the Brazilian government. In order to promote innovation in the Brazilian car making industry, the government raised by 30% the IPI tax (charged on industrialized products)



Fonte/Source: Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex)

dustrializados (IPI) para montadoras que não investem em tecnologia e não produzem veículos com 65% de nacionalização. As restrições exigem ainda que empresas estrangeiras interessadas em colocar seus produtos no mercado brasileiro devem cumprir pelo menos seis etapas de produção no Mercosul.

A reação no outro lado mundo não demorou. A princípio, autoridades como o vice-ministro de Comércio da China, Jian Chen, afirmou que proteção em investimentos só causa prejuízo para o país que a aplica. Ao participar em Genebra de um seminário sobre expansão chinesa no exterior, o representante da segunda economia no mundo e maior parceiro comercial do Brasil foi além. “Países que adotam medidas protecionistas deixam de obter os dividendos do desenvolvimento” argumentou. A polêmica levou as empresas chinesas Jac Motors no Brasil e a Chery Brasil a reavaliarem a construção de fábricas no Brasil.

Por essas e outras, as lideranças industriais vêm engrossando o coro dos descontentes com a invasão de produtos estrangeiros e as táticas adotadas por nossos concorrentes. Estudo recentemente divulgado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) concluiu que os esforços governamentais para gerar políticas de apoio à indústria criaram importantes instrumentos de apoio ao segmento industrial. Mas, a ação é dispersa, pouco eficiente e não avalia como deveria a crescente dificuldade enfrentada pelas empresas para exportar manufaturados, destaca o documento.

Guerra comercial

Ainda segundo o estudo, as ações do governo estão mais voltadas para a substituição de importações em detrimento de exportações de maior valor agregado. Além disso, os industriais sustentam que falta articulação entre os órgãos públicos encarregados do tema. Por meio do documento, a CNI defende que se dê mais poder à Câmara de Comércio Exterior (Camex) – que reúne sete ministérios envolvidos na política comercial. A entidade reivindica ainda maior participação do setor privado na definição de medidas de política pública no setor.

Já a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) fez chegar ao governo um abrangente diagnóstico dos fabricantes de veículos sobre a falta de competitividade da indústria automobilística nacional. O documento sustenta que toda

for car assemblers that do not invest in technology and do not produce vehicles with at least 65% of local content. The restrictions also require that foreign companies interested in placing their products on the market must serve at least six stages of production in the Mercosur.

The reaction on the other side of the world did not take long. At first, officials such as Vice Minister of Commerce of China, Chen Jian, said that investment protection only causes damage to the country that applies it. By participating in a seminar in Geneva on Chinese expansion abroad, the representative of the second largest world economy and main trade partner of Brazil said more. “Countries that take protectionist measures fail to get the dividends of development.” The controversy has led Chinese companies Jac Motors Brazil and Chery Brazil to reassess the construction of manufacturing plants in Brazil.

For these reasons and more, industrial leaderships have been joining the ranks of the discontented about the invasion of foreign products and the tactics adopted by our competitors. A study recently released by the National Confederation of Industry (CNI) concluded that government efforts to generate political support in the industry have created important tools to support the industrial sector. But the action is scattered, inefficient and does not appraise as it should the increasing difficulty faced by manufacturers to export, the document points out.

Trade war

Also according to the work, the government’s actions are even more focused on import substitution over exports of higher added value. In addition, industry members highlight the lack of coordination among public agencies in charge of the subject. Through the document, CNI defends that more power should be given to the Chamber of Foreign Commerce (Camex) – which brings together seven ministries involved in trade policy. The organization claims greater participation of the private sector in setting public policy measures in the sector.

The Brazilian Automotive Industry Association (Anfavea), in turn, offered the government a comprehensive diagnosis prepared by vehicle manufacturers on the lack of competitiveness of the domestic auto industry. The document states that the whole



Indústria nacional enfrenta custos de produção 60% mais altos do que os vigentes na China

The domestic industry faces production costs 60% higher than those in effect in China

a cadeia de veículos – incluindo máquinas agrícolas, partes e peças – enfrenta custos de produção 60% mais altos do que os vigentes na China. De acordo com o presidente da entidade, Cledorvino Belini, o dado foi levantado por meio de um estudo comparativo realizado pela consultoria PricewaterhouseCoopers.

Convivência saudável

Enquanto os chineses e outros países asiáticos promovem a invasão de carros, ônibus e caminhões – desrespeitando regras comerciais e usando artifícios reprováveis – as fábricas e montadoras mais tradicionais aqui estabelecidas cumprem seu papel, de gerar empregos e os demais benefícios daí decorrentes. Exemplos não faltam. Quando comemorar 15 anos de presença no Brasil, no dia 1º de novembro próximo, a MAN Latin America, fabricante dos caminhões e ônibus Volkswagen, terá ultrapassado a formidável marca de 500 mil veículos produzidos em sua fábrica de Resende (RJ).

A Nissan é outra empresa comprometida com o crescimento saudável da economia. Seu planejamento de crescimento global prevê a construção de uma fábrica com capacidade para produzir 200 mil veículos no Brasil. O investimento será anunciado até o final de 2011 e a unidade será sua quinta base produtiva mundial após Tailândia, Índia, China e México. Já a Fiat começa a operar em Goiana (PE), no início de 2014, uma unidade capaz de montar de 200 mil a 250 mil veículos por ano. A fábrica receberá investimentos de até R\$ 4 bilhões e o número de empregos deve superar a previsão inicial de 3,5 mil postos de trabalho. Exemplos claros de como a roda da economia deve girar.

Na opinião do presidente do Simefre, José Martins, os princípios do livre mercado – no qual deve prevalecer a igualdade de condições no processo competitivo – devem ser observados mais do que nunca. “Não me importo que os chineses montem fábrica aqui no Brasil porque sei que eles, competindo conosco passo a passo, não fazem produto mais barato porque os nossos processos são mais modernos”, argumentou. Ainda de acordo com Martins, a desindustrialização dos setores produtivos nacionais está em curso. “E se não houver uma reestruturação, capaz de coibir a pirataria, o próprio Mercosul pode vir a ser o instrumento por meio do qual inúmeros segmentos industriais do Brasil serão destruídos” – concluiu ele.

chain of vehicles – including farm machinery and parts – faces production costs 60% higher than those in effect in China. According to the organization's president, Cledorvino Belini, the information derives from a comparative study conducted by consulting firm PriceWaterhouseCoopers.

Healthy coexistence

At the same time that the Chinese and other Asian countries promote the invasion of cars, buses and trucks – violating trade rules and using reproachable tricks – more traditional car makers and assemblers established in Brazil play their role – which is generating jobs and other benefits arising from it. Examples are plentiful. On November 1st, this year, MAN Latin America will celebrate 15 years in Brazil. The manufacturer of Volkswagen buses and trucks, MAN will have surpassed the formidable mark of 500,000 vehicles produced at its plant in Resende (state of Rio de Janeiro).

Nissan is another company committed to the healthy growth of the economy. Its global growth plan includes the construction of a plant with capacity to produce 200,000 vehicles in Brazil. The investment will be announced by the end of 2011 and the Brazilian unit the company's fifth unit in production after Thailand, India, China and Mexico. Fiat starts operating in Goiana (state of Pernambuco) in early 2014, with a unit capable of assembling 200,000 to 250,000 vehicles a year. The plant will get investments of up to R\$ 4 billion and the number of jobs created is expected to surpass the initial forecast of 3.5 thousand. Clear examples of how the wheel of the economy should spin.

In the opinion of Simefre President, José Martins, free-market principles – which should prevail on equal terms in the competitive process – should be observed more than ever. “I do not mind that the Chinese assemble a plant here in Brazil, because I know that if they compete with us step by step, they cannot make a product that is cheaper than ours. Our processes are more modern.” Also according to Martins, the deindustrialization of the national productive sectors is in progress. “And if no restructuring takes place, which can curb piracy, Mercosur itself can become the means through which several industries in Brazil will be destroyed,” he concluded.



CRONOLOGIA DE UMA INVASÃO

TIMELINE OF AN INVASION

Tema recorrente no atual debate econômico, a forte presença de produtos estrangeiros no mercado brasileiro levou algum tempo para ser reconhecido como uma ameaça. Os indícios da invasão, no entanto, já vinham sendo detectados pelos mais diversos segmentos da indústria nacional e, na medida em que os casos foram aumentando, o fantasma da desindustrialização saiu das sombras e assumiu sua forma mais perversa. O caso da indústria de engrenagens Engrecon é emblemático. Instalada no município de Santana de Parnaíba (SP), a empresa atingiu seu auge da produção no biênio 2007/2008, quando chegou a ter 300 funcionários e operava com mais de 90% de sua capacidade. Em 2009, com a crise, a produção caiu e houve demissões.

O que aconteceu com a empresa, a partir daí, é um retrato das dificuldades que ainda hoje penalizam o setor produtivo. Durante entrevista em dezembro de 2010, o presidente da Engrecon, José Nadalini, alertava que a empresa recuperara o ritmo de atividade em relação ao ano anterior, mas usava 60% da capacidade da linha de engrenagens para equipamentos agrícolas. Além disso, o quadro de trabalhadores havia sido reduzido para 190 pessoas.

Importações mais baratas

No início de 2011, a mídia trazia à luz um levantamento inédito feito pelo governo no fim do ano anterior. De acordo com o estudo, 18 unidades da Federação reduziam ou até mesmo zeravam o ICMS para produtos importados. O efeito desse incentivo é, até hoje, perverso para a indústria nacional: só com imposto menor, um produto chinês fica até 10% mais barato. Quando são considerados os demais diferenciais que favorecem a China, como o câmbio artificialmente desvalorizado, o preço do produto importado diminui até 40%. Não por outro motivo, as lideranças da indústria, à época, começaram a protestar. O presidente da Associação Brasileira de Eletroeletrônica (Abinee), Humberto Barbato, foi um deles. “Os governadores que dão incentivos às importações estão dando um tiro no pé. Tiram empregos e renda dos estados irmãos e ajudam a gerar empregos na China”, advertiu.

No mês de março, as entidades da indústria acenderam o sinal vermelho. Após puxar o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) em 2010 – a produção industrial cresceu formidáveis 10,1% – a Fiesp e a CNI projetaram uma

A recurring issue in today's economic debates, the strong presence of foreign products in the Brazilian market took a long time to be seen as a threat. However, the signs of the invasion had already been detected by a variety of industrial segments in Brazil. Thus, as the number of cases increased, the ghost of deindustrialization came out from the shade and assumed its darkest form. The case of Engrecon, a manufacturer of transmission parts, is as old as representative. Located in the municipality of Santana de Parnaíba, in the Greater São Paulo area, the company's output reached its top in 2007/2008, when it employed 300 workers and operated with more than 90% of its installed capacity. In 2009, due to the crisis, the production slowed down and there were layoffs.

The company's situation from then on is a picture of the difficulties that still affect the Brazilian production sector. During an interview, Engrecon's president José Nadalini confirmed that the company is resuming its level of activity if compared to the previous year, although it was using only 60% of its capacity for production of gears for agricultural equipment. The headcount had also been reduced to 190 persons.

Cheaper imports

In the beginning of 2011, the Brazilian press published a government survey conducted at the end of the previous year. According to the study, 18 Brazilian states reduced, or even eliminated the Value-added Tax on Goods and Services (ICMS) for imported products. However, the effect of this incentive was adverse for the domestic industry: considering only the reduction in the tax, Chinese products are 10% cheaper than those produced in Brazil. Considering other differentials that benefit China, such as the artificial devaluation of exchange rates, the price of imported products may drop by 40%. For this reason, major players of the industry started to express their dissatisfaction at that time. Humberto Barbato, president of the Brazilian Electrical and Electronics Industry Association (Abinee), was among them. “Import incentives granted by state governors may backfire. They reduce employment and income rates in sister states and help to generate jobs in China,” he criticized.

In March, sector representatives put on a warning light. After having pushed GDP growth in 2010 – when domestic production registered an outstanding growth rate of 10.1% –,

evolução da ordem de 3,1% para 2011. “É provável que o PIB nacional em 2011 fique entre 3% e 4%. E o crescimento industrial pode estagnar entre 2% e 3%. Isso é lastimável”, comentou o presidente da Fiesp, Paulo Skaf. Já o economista-chefe do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial da CNI, Rogério César de Souza, assinalou que não caberá a indústria puxar o PIB. “A desaceleração será motivada pelas importações e pela dificuldade de exportar devido ao câmbio”.

Medidas mais enérgicas

Nos meses subsequentes, o governo federal passou a tomar providências de ordem prática. A criação de um grupo de inteligência *antidumping* foi a primeira delas. Constituído para proteger o mercado doméstico, a comissão definiu como seus alvos as importações suspeitas de preços fraudulentos e de adulteração de origem. A essa altura, a chamada triangulação de importações – quando um produto é fabricado na China e entra no Brasil por outro país de origem para driblar barreiras comerciais – já penalizava setores como o de calçados, têxteis, ônibus e caminhões.

Em agosto último, aliás, o governo acionou, pela primeira vez, uma arma inédita de defesa comercial no País. Com o poder de barrar imediatamente nos portos importações danosas à indústria brasileira, a portaria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) impediu a compra fraudulenta de ímãs da China. A operação apontava Taiwan como origem do produto. “Essa medida é um passo além das medidas que adotávamos até agora. Com ela simplesmente impedimos a entrada de mercadoria com fraude de importação”, explicou a secretária de Comércio Exterior do MDIC, Tatiana Prazeres. Um claro sinal de que o governo definitivamente entrou na briga para deter a invasão.

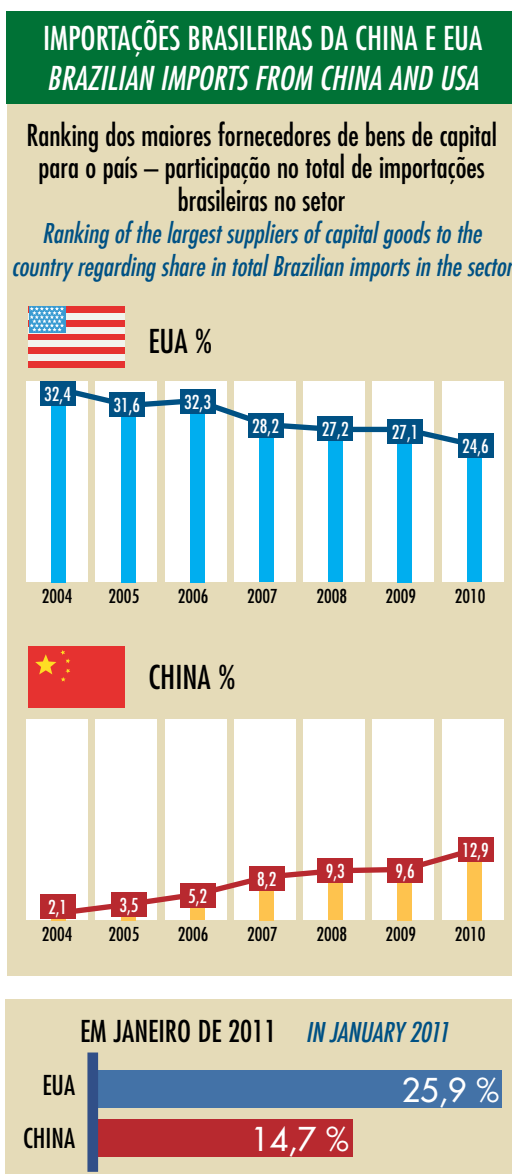
the Industry Federation of the State of São Paulo (Fiesp) and the National Industry Confederation (CNI) estimated a 3.1% growth for 2011. Brazil's GDP is likely to reach 3% to 4% in 2011. Industrial growth may be stagnant, from 2% to 3%. This is deplorable,” said Fiesp president, Paulo Skaf. Rogério César de Souza, chief economist of CNI's Institute for Industrial Development Studies, said that the manufacturing sector will not pull up the GDP in 2011. The slowdown will be pushed by imports, as well as by export difficulties due to the exchange rate.”

More powerful measures

In subsequent months, the federal government started to take practical measures in view of a threat that, by then, was just a possibility, according to analysts. The first of them was the creation of an antidumping intelligence group. Created to

strengthen commercial defense and protect the domestic market, the committee's principal targets were imports with alleged fraudulent prices and falsification. By that time, the so-called import triangulation – which takes place when a product manufactured in China enters the Brazilian market through another 'country of origin' so as to avoid trade barriers – was already causing damage to shoe, textiles, bus and truck manufacturing.

Last August, the federal government launched, for the first time, a new trade defense measure. With the power to avoid, immediately at the ports, the entry of products that may hurt the Brazilian manufacturing sector, the Ministry of Development, Industry and Commerce (MDIC) blocked a fraudulent purchase of magnets manufactured in China. The operation indicated Taiwan as the origin of the product. “The initiative was an advance, a step forward in the measures adopted so far. It enabled us to simply avoid the entry to Brazil of fraudulent imports,” said Tatiana Prazeres, MDIC's secretary for Foreign Trade. This is a clear sign that the federal government has definitely decided to take measures against the invasion.



Fonte/Source: MDIC e Abimaq



RECESSÃO À VISTA

RECESSION IN SIGHT

Os piores temores das principais instituições financeiras internacionais, ao longo de 2011, parecem ter se transformado em realidade. Órgãos como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e a Organização para Desenvolvimento e Cooperação Econômica (OCDE) são unânimes: o crescimento econômico deverá declinar no próximo ano e os emergentes não vão sair imunes dos crescentes problemas que afetam a Europa e os Estados Unidos. Comunicado recente da OCDE sinaliza com todas as letras o clima de degradação geral nas principais economias mundiais. “Alemanha, Itália, França, Reino Unido, Canadá, Brasil, China continuam na direção da desaceleração da atividade econômica”, sublinha o documento.

E as notícias mais recentes das duas maiores economias do mundo – Estados Unidos e China – parecem confirmar as expectativas negativas dos organismos estrangeiros. As informações procedentes do gigante asiático, por exemplo, não ajudam a diminuir o pessimismo nos mercados globais. O Índice Gerente de Compras (PMI, na sigla em inglês), no final de setembro último, mostrou que são poucas as chances de retomada significativa no setor industrial chinês. Os analistas preveem um crescimento econômico de 8,5% em 2012, contra os 9% anteriormente estimados.

Confiança em baixa

Ainda no final de setembro, os indicadores da economia americana estavam bem longe do melhor dos mundos possíveis. O instituto privado Conference Boards, por exemplo, previa um crescimento em ritmo lento nos próximos meses e o aumento dos riscos de uma nova recessão. “Há um risco crescente de que a confiança continuamente fraca possa pesar sobre a demanda e as atividades das empresas, fazendo com que a economia mergulhe em um processo recessivo”, disse Ken Goldstein, economista do instituto.

Aqui, do outro lado do mundo, vem caindo também a temperatura do termômetro utilizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI)

The worst fears of major international financial institutions in 2011 appear to have come true. Entities like the International Monetary Fund (IMF) and the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) are unanimous: the economic growth should decline next year, and emerging nations will not be saved from the growing problems that are affecting Europe and the United States. A recent communication by OECD clearly points to an atmosphere of general degradation in the world’s major economies. “Germany, Italy, France, the UK, Canada, Brazil, and China are still following a path that leads to economic slowdown,” the document highlights.

The most recent news about the two biggest economies – the United States and China – seems to confirm the adverse expectations announced by said international bodies. The information released by the Asian giant does not help to diminish the pessimistic trends that prevail on global markets. At the end of September, the Purchasing Managers Index (PMI) indicated that there are just a few chances of significant recovery by the Chinese manufacturing sector. Analysts estimate an economic growth of 8.5% in 2012 against previous forecasts of 9%.

Downward confidence

By the end of September, US economic indicators were far from indicating the best of worlds. The Conference Boards institute, for example, estimated a sluggish growth for the coming months, as well as an increased risk of a new recession. “There are higher risks that the weak confidence may weight on demand and business activities, plunging the economy into recession,” according to Ken Goldstein, an economist at the institute.

Down here, in the southern part of the Americas, the indicators used by the National

para aferir o ânimo do empresariado. De acordo com o “Índice de Confiança do Empresário Industrial” (ICEI), por atividade, todos os segmentos industriais tiveram quedas acentuadas nos índices no último mês de junho – em relação ao mesmo período do ano anterior. A própria presidenta Dilma Rousseff deixou entrever durante sua estada em Nova Iorque, em setembro, onde discursou na abertura do Congresso das Nações Unidas, as incertezas quanto ao futuro. “O Brasil está com situação mais sólida do que estava em 2008, mas, ainda assim, não está imune à turbulência”, declarou.

O Índice de Expectativa da Fundação Getúlio Vargas (FGV), por sua vez, também aponta queda de 2,9 pontos abaixo da média histórica apurada desde 2003. Apesar da nona queda consecutiva da sondagem, no entanto, o coordenador de sondagens conjunturais do órgão, Aloisio Campelo, entende que o setor não vive um momento de recessão. Ele explica: “Em 2003 e 2008, períodos de crise, o cenário era diferente e a queda da confiança do empresário industrial durou menos tempo e foi mais intensa” – lembrou.

Bancos preocupados

Por último, e não menos destituído de importância (e, principalmente, responsabilidade) os bancos também demonstram preocupação com os riscos imprevisíveis de uma nova recessão global – filha daquela deflagrada por um deles, o americano Lehman Brothers, no final de 2008. De acordo com o diretor-gerente do Instituto de Finanças Internacionais (IIF), Charles Dallara, a entidade defende o aumento de requisitos de qualidade e quantidade de capital dos bancos, mas sem sobrecargas na capitalização das instituições. Naturalmente, diria de forma irônica um observador mais à esquerda.

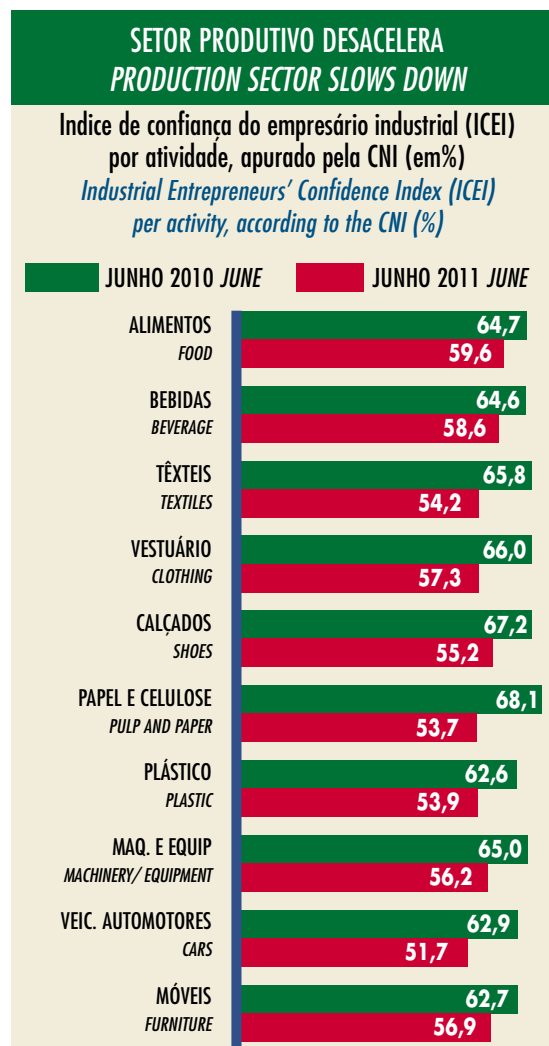
Industry Confederation (CNI) to measure the confidence of the entrepreneurs are also pointing downwards. According to the “Industrial Entrepreneurs’ Confidence Index (ICEI) by activity”, all manufacturing segments fell abruptly last June compared to the same period last year. In a speech held in September during the opening of the United Nations Congress, in New York, Brazil’s president, Dilma Rousseff, indicated her uncertainty towards the future. “Brazil’s situation is more solid now than it was in 2008, but the country is not immune to turmoil,” she declared.

The Expectations Index (EI) of the Getúlio Vargas Foundation (FGV), in turn, also pointed to a decrease – 2.9 points below the historical average calculated since 2003. Despite the ninth consecutive drop in the survey, however, the coordinator of situational analysis at the organization, Aloisio Campelo, considers that the industry does not live a recession. He explains:

“In 2003 and 2008, periods of crisis, the scenario was different and the decline in industrial entrepreneur confidence index remained for less time, although being more intense.”

Bank concerns

Finally, but not less important when the subject is responsibility, banks are also concerned about the unpredictable risks deriving from a new global recession – or a consequence of the crisis caused by a banking institution, the US bank Lehman Brothers, at the end of 2008. According to Charles Dallara, managing director of the Institute of International Finance (IIF), the entity defends the strengthening of the requirements linked to the quality and capital of banks, without overloading the capitalization of these institutions.



Fonte/Source: CNI e empresas