

Aliás, o aumento da oferta de emprego em bases estruturais depende da criação de condições favoráveis a um novo ciclo de crescimento, incluindo a viabilização de linhas de crédito de longo prazo e o

estímulo a atividades absorvedoras de mão-de-obra, como a construção civil, passando, por extensão, pelo resgate da capacidade de gasto e investimento público.

A Renault e seus Impactos na Economia Regional

Daniel Nojima*

A decisão de instalação da planta industrial da Renault no Brasil representa mais um passo na consolidação do País como um mercado, de fato, emergente para a comunidade econômica internacional. Apesar de todas as pendências na agenda de reformas – ajuste fiscal, redução do custo Brasil, etc. –, do equilíbrio tênue das contas externas e de uma política monetária nociva às contas públicas e aos níveis de produção e emprego, a estabilização das taxas inflacionárias em patamares reduzidos e seus benefícios sobre o mercado têm despertado no investidor estrangeiro expectativas otimistas quanto ao futuro da economia brasileira.

Evidentemente, a implantação da montadora no Brasil obedece também a outros fatores complementares entre si. De imediato, o investimento da fábrica no Brasil reflete mais um episódio do recente movimento de expansão da indústria automobilística nacional, iniciado há cerca de quatro anos, a partir dos chamados Acordos Automotivos, com participação de empresários, trabalhadores e governo federal. Em linhas gerais, esses acordos estabeleceram ações de curto prazo para reativação das vendas de carros novos – tais como redução dos preços, via rebaixamento das alíquotas de ICMS e IPI, das margens de lucro, e redução de IPI sobre veículos de baixa cilindrada – e diretrizes para expansão do setor no longo prazo, como o aprofundamento das relações capital-trabalho, busca de redução de custos em todo o complexo automotivo e estímulos à exportação.

Na seqüência, o aprofundamento do processo de abertura da economia brasileira no segundo semestre de 1994, beneficiado com a sobrevalorização do real, possibilitou a entrada de marcas estrangeiras, introduzindo um novo contexto concorrencial e obrigando as montadoras nacionais, a exemplo de vários outros setores industriais, a investirem na elevação de sua produtividade e na modernização de seus produtos. Esses fatos, aliados à iminente estabilidade econômica, provocaram o ressurgimento do mercado brasileiro como nova fronteira de expansão da econo-

mia internacional, recolocando-o nos planos de investimentos das grandes montadoras mundiais.

Finalmente, esse ressurgimento acontece num momento de relativa estagnação do mercado automobilístico mundial, mais especificamente do europeu. A própria Renault observou queda de vendas na Europa em 1995, motivada, em parte, por fatores conjunturais como a instabilidade cambial em alguns países do sul do continente, e pela suspensão de um programa de incentivos à compra de carros novos. Portanto, o interesse das montadoras no mercado nacional se justifica, no fundo, por questões estratégicas de caráter mundial. Diante dessa conjunção de fatores, o anúncio oficial da Renault pode abrir uma corrida de empresas como Peugeot, Audi e Hyundai ao Brasil, na busca de posições em um novo mercado que, segundo estimativas da indústria automobilística, pode chegar ao ano 2000 com produção de 3 milhões de carros/ano, do qual a Renault pretende dominar uma fatia de 8%.

Sob o prisma do desenvolvimento contemporâneo brasileiro, ressalte-se que a decisão da Renault reforça o papel do investimento externo para o crescimento econômico em virtude da reduzida capacidade de formação de poupança interna, cuja determinação se dá, basicamente, pelo prolongamento, nesses anos noventa, da falência financeira do Estado erigida na década passada. Encerrando essa lógica, a lentidão na consecução das reformas estruturais faz protelar a recuperação da capacidade de investimentos do setor público, além de influenciar negativamente a tomada de decisões da iniciativa privada e acentuar a dependência do País em relação ao capital estrangeiro para o financiamento do seu desenvolvimento.

Nesse contexto, a escolha da Renault pelo Paraná obedeceu, de um lado, a critérios técnicos e, de outro, a aspectos inerentes à política de atração de investimentos. Em relação aos primeiros, vale citar a disponibilidade de alguns fatores locais, tais como:

*Economista, técnico da equipe permanente desta publicação.

- a posição estratégica do Estado com relação aos parceiros do Mercosul e, também, a sua proximidade dos principais centros consumidores do País;
- a infra-estrutura portuária e de transporte rodoviário, além da proximidade do local da fábrica com o porto de Paranaguá.
- a qualidade de vida oferecida por Curitiba em termos ambientais e de organização urbana, embora não tenha peso relevante numa escala de prioridades, funcionando como um *marketing* para a empresa na medida em que sua escolha revela preocupações com aspectos ecológicos.

No que se refere aos mecanismos de atração de investimentos, reitera-se a preservação da política de atração de grandes empreendimentos adotada pelos governos estaduais que, na ausência de estratégias industriais mais abrangentes, fazem uso de pesados incentivos fiscais e/ou financeiros. Neste caso, o acordo entre a Renault e o Governo do Estado resultou, dentre outras vantagens, em: doação de terreno com 2,596 milhões de metros quadrados; isenção de impostos e taxas municipais durante dez

A instalação da Renault no Paraná representa, para o Estado, o rompimento de um ciclo de quinze anos marcado por reduzidas taxas de expansão econômica e de investimento.

Em relação a este último aspecto, uma política industrial em termos genéricos deve abarcar elementos básicos como apoio à ciência e tecnologia, investimentos em formação e qualificação de mão-de-obra e adequação da infra-estrutura de transportes, telecomunicações e energia elétrica. Tudo de forma articulada entre iniciativa privada, setor público e entidades de classe.

Sob esse ponto de vista, é correto afirmar que o Paraná tem buscado atender às áreas de pesquisa e desenvolvimento através das chamadas incubadoras tecnológicas, com destaque para as de Curitiba e Londrina, além do Parque Tecnológico a ser instalado em Cascavel, e à formação de recursos humanos através da abertura dos centros de ensino técnico no interior do Estado (além de outros centros de formação técnica de 2º grau e nível superior já estabelecidos em Curitiba, como o CEFET-PR, o SESI, a UFPR, e das faculdades estaduais espalhadas pelas cidades de médio porte). Cite-se, ainda, em termos de infra-estrutura, a auto-suficiência do Paraná em geração de energia elétrica e na disponibilização dos serviços de telecomunicações; e, com relação às iniciativas mais diretas do governo estadual, a criação de alguns mecanismos de abrangência regional de incentivo a investimentos, como os programas "Para-

anos por parte da Prefeitura do Município de São José dos Pinhais; dilação do prazo de pagamento de ICMS durante dois anos, e mais dois anos para amortização desse imposto; subsídios como a redução da tarifa de energia elétrica, além de outras facilidades fiscais para a importação de bens de capital; e, por fim, o que é o fator definidor da opção pelo Estado, compromisso de garantir sua participação de 40% no capital inicial, seja com recursos públicos estaduais seja com capital privado, através de um *pool* de investidores.

De qualquer forma, a instalação da montadora no Paraná consolida a tendência de descentralização dos investimentos do eixo Rio de Janeiro-São Paulo-Minas Gerais para a Região Sul do País e, ao mesmo tempo, representa para o Estado o rompimento de um ciclo de quinze anos marcado por reduzidas taxas de expansão econômica e de investimento. Sem dúvida, é um novo marco histórico no desenvolvimento regional que, inevitavelmente, suscita questionamentos acerca de seus impactos econômicos e sociais e do papel da atual política de incentivos fiscais do governo estadual enquanto componente de uma política industrial.

na "Mais Empregos" e o "Bom Emprego Fiscal", e a redução de ICMS para produtos de informática e produtos da cesta básica.

Apesar desse aparato, nota-se certa desintegração de iniciativas, prejudicando a otimização do potencial das entidades envolvidas em direção ao desenvolvimento industrial, com exceção de alguns casos, em que se verificam efetivamente políticas articuladas, como o das cooperativas do Estado, visando crescimento, diversificação e verticalização agroindustrial. Assim, do ponto de vista estritamente privado, o processo que vem garantindo a execução de grande parte dos empreendimentos no Estado nos últimos dois anos tem se resumido em iniciativas isoladas do empresariado local, que buscam, de forma autônoma, caminhos diversos, como as linhas de financiamento disponibilizadas pelo BNDES e viabilizadas pelo BRDE.

Retornando ao empreendimento Renault, é indiscutível que o investimento da ordem de US\$ 750 milhões em uma indústria com alto grau de complexidade, como é a automobilística, por si só induzirá a grandes transformações na economia estadual. Decorrente do porte da fábrica e de suas ramificações na formação de uma rede de fornecedores locais, a modificação da estrutura produtiva se dará em favor

dos setores de material de transporte, metalurgia e mecânica.

Desde já, é preciso alertar que o desenvolvimento de fornecedores está subordinado às atuais transformações do sistema produtivo brasileiro, vinculadas ao processo de inserção da economia nacional na economia mundial, e do qual o complexo automotivo serve como exemplo acabado.

Nesse sentido, é notório o momento desfavorável da indústria nacional de autopeças, que passa por um redimensionamento e enxugamento via aquisições, parcerias com empresas estrangeiras e pelo fechamento de unidades produtivas. Tal situação se deve à forte elevação da procura por autopeças importadas nos últimos dois anos, motivada pela menor competitividade das similares nacionais e pela modernização das montadoras brasileiras. Por sua vez, o diferencial competitivo do segmento se origina em componentes estruturais, como escala de produção reduzida e curva de custos elevada, comparativamente à indústria estrangeira, e em condicionantes macroeconômicos desfavoráveis, como dólar valorizado e juros internos elevados. Complementarmente, há uma tendência, a exemplo da Renault, de as matrizes das montadoras contratarem fornecedores dos seus países de origem para acompanhá-las nos países em que venham a se instalar.

Em vista desse quadro, qualquer iniciativa local de investir na produção de autopeças estará balizada por um novo referencial de competitividade. Na ausência de uma política agressiva de desenvolvimento de fornecedores, torna-se mais razoável contar com a possibilidade de expansão de apenas algumas empresas já estabelecidas no Paraná, como a Robert Bosch e a Hubner Indústria Mecânica. Desse modo,

é mais prudente considerar que os impactos se darão por conta dos dez a vinte fabricantes de peças (válvulas, componentes eletrônicos e cabeçotes de motores), que a própria Renault trará consigo para serem instalados no âmbito da montadora, e de outros fabricantes estrangeiros que porventura possam se interessar em integrar o futuro parque fornecedor.

Mesmo assim, a presença da montadora oportuniza a ampliação da rede local de fornecimento de insumos, sendo conveniente citar o espaço criado para o setor de matérias plásticas voltado à indústria automobilística e que pode ser desenvolvido no Paraná. É, no entanto, mais provável um melhor aproveitamento por parte da indústria de plásticos catarinense, já que esta se encontra num estágio mais avançado de produção em termos de tecnologia e diversificação de produtos. Santa Catarina poderá buscar, ainda, a vinculação do seu parque metal-mecânico, situado em Joinville, à montadora francesa.

Quanto à demanda por mão-de-obra, são prematuras as estimativas relativas ao potencial do empreendimento, devendo-se, em princípio, considerar os dois mil empregos diretos mencionados pela Renault e os efeitos *ex-ante* na construção civil, consequência da injeção de recursos por parte do setor público estadual, justificada por investimentos em infra-estrutura, tais como:

- construção de um ramal ferroviário que ligará a fábrica ao terminal da RFFSA em Curitiba;
- reestruturação do porto de Paranaguá, com a ampliação do terminal de contêineres devendo chegar a 300 mil metros quadrados;
- construção de um sistema de água e esgoto e de uma pequena usina elétrica somente para a fábrica.

Os Efeitos da Elevação dos Preços dos Produtos Agrícolas

Julio Takeshi Suzuki Júnior*

Recentes estimativas do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) sobre os níveis dos estoques mundiais de grãos pressupõem a manutenção das cotações das *commodities* agrícolas em patamares elevados. Conforme o relatório apresentado no mês de abril, os estoques mundiais de grãos no ano-safra 1995/96 declinarão 21,56% em relação aos de 1994/95 (tabela 1), por conta da queda da produção e do aquecimento da demanda, impulsionada principalmente pelos países asiáticos.

TABELA 1 - ESTOQUES MUNDIAIS DE GRÃOS - 1994/95 - 1995/96

PRODUTO	1994/95 (milhões de t)	1995/96 (milhões de t)	VARIAÇÃO %
Total de Grãos ⁽¹⁾	298,16	233,86	-21,56
Arroz Beneficiado	49,15	49,55	0,8
Milho	91,60	55,99	-38,87
Soja	22,78	16,57	-27,26
Trigo	115,96	99,59	-14,11

FONTE: USDA

(1) Total de trigo, grãos forrageiros e arroz beneficiado.

*Administrador de Empresas, técnico da equipe permanente desta publicação.