

## Diálogos: Os efeitos da Covid-19 na redistribuição das cadeias globais de valor | Casa Firjan

A Gerência de Ambientes de Inovação da Firjan promoveu no dia 4 de junho de 2020 um encontro para debater sobre os riscos (implícitos) à interdependência dos países em relação ao abastecimento de produtos e serviços externos no atual cenário da crise da Covid-19. Participaram da discussão Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira, Presidente da Firjan; Paulo Ferracioli, Professor da FGV e membro do Conselho Empresarial de Relações Internacionais da Firjan; Gustavo Montezano, Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES; Rodrigo Maciel Santiago Freitas, Presidente do Conselho Empresarial de Economia da Firjan, Presidente do SINDBORJ e Diretor da Michelin; José Augusto de Castro, Presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil - AEB; Fabrício Biondo, 1º Vice-Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - Anfavea e Vice-Presidente para a América Latina de Comunicação Corporativa e Relações Externas do Grupo PSA. O evento pode ser visualizado na íntegra no seguinte link: [“Os efeitos da Covid-19 na redistribuição das cadeias globais de valor | Casa Firjan”](#). Abaixo segue uma síntese das principais ideias e propostas apresentadas pelos palestrantes:

### Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira | Presidente da Firjan

- Os atores econômicos sempre decidiram instalar suas fábricas em locais com vantagens comparativas, competitivas e econômicas.
- Um dos impactos desta pandemia é de os países ficarem mais fechados não no sentido político, mas no sentido de interesses das empresas.
- O Brasil tem um mercado de 210 milhões de habitantes.
- O mercado do Brasil será abastecido por empresas do exterior ou é possível que determinados produtos sejam feitos no país?

### Paulo Ferracioli

- Resiliência vs. Eficiência.
- Eficiência: empresas querem reduzir seus custos.
- A pandemia tornou claro que a concentração de um produto ou dois produtos - como os da área de saúde - levou a problemas.
- Será que surgem oportunidades para o Brasil e para o Rio de Janeiro?

### Rodrigo Maciel Santiago

- O sistema mundial de comércio demanda reformas, mas não podemos passar dele para fazer o comércio acontecer. O comércio é o grande gerador de riquezas.
- A Michelin não vai mudar sua planta industrial devido à razão econômica. O motivo econômico leva à implantação industrial e à organização do footprint industrial.
- Os investimentos demandam retorno e confiança do mercado e dos países.
- Determinadas transformações de organizações como por exemplo protocolos sanitários foram desafios.

- O novo normal será muito parecido com o normal anterior com algumas pequenas modificações.
- A crise pode catalisar algumas tendências como o reshoring.
- O reshoring é um interesse político mais do que nas estratégias industriais. Muitas vezes não é possível. Na Michelin, pode haver uma realocação dos investimentos, mas não é possível que todos os investimentos voltem para a França. Distorções de mercado não são sustentáveis. A nossa indústria é competitiva em determinados aspectos e em outros não.
- Todos os ovos não podem ficar no mesmo lugar. A indústria com sua cadeia de suprimentos não pode depender de um lugar só. Certamente, pode haver um deslocamento e diversificação da produção para alguns países.
- Deve haver oportunidade para entrarmos cada vez mais em determinadas cadeias globais de valor, mas isso torna necessário que continuemos com as reformas.
- É necessário acabar com mazelas antigas do Brasil e propor políticas e mudanças para trazer competitividade à indústria.
- A situação do Rio de Janeiro demanda Diálogos e uma voz propositiva. Mas não podemos cair nas vozes de distorções de mercado.
- A cadeia de borracha do estado do Rio de Janeiro pode ter um novo papel devido ao shortage de equipamentos médicos, como com a produção de luvas.
- Não vamos ver um movimento muito forte de reshoring.
- É fundamental reforçar a crença no comércio exterior e no multilateralismo.
- Como grupo a Michelin realizou aquisições na Indonésia que vão aumentar a gama de pneus de passeio.
- Em determinados modelos de negócio, não vemos o pneu, mas sim o quilômetro rodado do pneu ou a tonelada transportada do pneu ou mesmo o número de aterrisagens no caso do avião. O pneu é um ativo e você cria uma venda de serviços para o seu cliente (mineradora, empresa aérea)
- O sistema tributário brasileiro impede de fazer esse modelo de negócio porque há um risco fiscal tanto venda do produto (ICMS) quanto no serviço (ISS).
- No Brasil, há um manicômio tributário e há ativos que os grupos industriais não conseguem desenvolver.
- O Brasil não consegue avançar na nova economia.
- Hoje, o serviço é a porta de entrada para compor o arranjo que se quer entregar ao cliente. O grupo já tinha experiência nisso.
- Sobre a estratégia de crescimento digital e de gerenciamento de frotas, o Grupo realiza aquisições para crescimento rápido. A aquisição de empresas desse tipo começou no Brasil.
- Por que no Brasil o gerenciamento de frotas é uma indústria de alta tecnologia e de alto know how? Por causa do roubo de cargas. Assim, o Brasil avançou rapidamente no monitoramento. Hoje, pode-se chegar à visão de eficiência usando as tecnologias e dados para fazer o melhor gerenciamento da frota.

#### **José Augusto de Castro:**

- O problema do Brasil se chama custo Brasil. Enquanto o Brasil não resolver os problemas internos, terá dificuldade para acessar as cadeias globais de valor.

- O Brasil está fora das cadeias globais de valor.
- Desde os anos 2000, a balança comercial do Brasil acumula um superávit de R\$ 570 bilhões de dólares. No mesmo período, a balança de manufaturados acumula um déficit de R\$ 900 bilhões.
- O Brasil exporta commodities e importa produtos manufaturados.
- O mercado de manufaturados do Brasil é a América do Sul. A Argentina já foi destino de 40% da pauta e hoje representa 10%. A Argentina está em crise econômica e política.
- O Brasil pode ser separado por blocos:
  - A) Bloco de commodities: China, Ásia, Oriente médio;
  - B) Bloco de manufaturados: América do Sul;
  - C) Bloco de intermediários: EUA
- O Brasil não é competitivo em termos de exportações.
- 22% do PIB do Brasil está relacionado a burocracia, o que onera o produto exportado.
- Atualmente, 67% da pauta de exportações do Brasil está relacionada às commodities.
- As empresas têm dificuldade de se integrarem às cadeias globais de valor.
- O Brasil vai ter queda de 15% do comércio mundial. Só não será maior devido às commodities.
- O Brasil precisa se reinventar.
- A pauta dos próximos anos o protecionismo vai se acentuar e vai haver queda de exportações.
- As eleições dos EUA, dependendo do resultado, vão apresentar uma nova maneira de ver o mundo.
- O Japão anunciou um plano de US\$ 2 bilhões para realocar empresas japonesas que estão na China de volta para seu território.
- Todos vão buscar menor preço e menor custo. O cenário atual faz aumentar a concorrência, pois há muitos vendedores e poucos compradores.
- O Brasil antes de tudo precisa fazer o dever de casa: reduzir o custo Brasil e as medidas burocráticas.
- É importante que países menos desenvolvidos tenham chances de participar de um mercado global.
- O Brasil exportava mais que China, Coreia, nos anos 1970 e todos exportam mais que o Brasil atualmente.
- As empresas estão muito preocupadas com o presente.
- Os problemas do Brasil são todos internos.

### **Fabrizio Biondo**

- A indústria automotiva é muito integrada no mundo inteiro.
- Compramos no Brasil 13 bilhões de dólares de insumos importados, que são oriundos de países diversos. Há uma diversidade de acordo com onde vem as matrizes.
- A China tem um custo competitivo e tecnologia para fazer produtos que o Brasil deixou de fazer.
- O Brasil coloca em seus produtos (os carros) - Air bags e ABS. O país importa 100% dos air bags, e no ABS importa o cérebro.

- A França tem uma política e uma nova tecnologia sendo empregada nos automóveis: a eletricidade. Isso depende de política de governo.
- É difícil mudar nos próximos 2 anos a cadeia de suprimentos ou mudá-la de país. Para mudar completamente o produto é necessário fazer isso a cada 4 anos ou mudar a geração do produto em 8 anos.
- A regulamentação do México favorece exportação e importação. O México não tem engenharia.
- O Brasil tem engenharia para estruturar o automóvel de ponta a ponta.
- A política de governo precisa ser uma política de longo prazo.
- A indústria automotiva tem que pensar no longo prazo. Caso contrário, não será possível haver a reindustrialização de determinadas tecnologias.
- Atualmente, as empresas que compõem a ANFAVEA são altamente competitivas do portão pra dentro (logística, custos de energia, etc).
- Poderia haver uma política de estado que tenha um pensamento de 20 anos para tentar buscar uma reindustrialização.
- A indústria automotiva está passando por uma transformação que é a maior desde o surgimento do automóvel.
- A indústria vai oferecer um produto como serviço.
- O automóvel talvez não seja mais adquirido.
- A nova economia é uma economia do compartilhamento.
- Produto “Free to move”: utilizado por tempo determinado.
- Há outros serviços que passam a ser oferecidos pela empresa dentro da nova economia.
- O produto continua sendo o principal meio de negócio da empresa. Num futuro próximo, o negócio não vai ser o produto: 70% do negócio de uma montadora serão os serviços. Não é só car sharing, empréstimo de automóvel, mas outros negócios que virão em torno do produto.
- Aquisição de startups que tenham o know-how, fazendo joint ventures. A empresa entra com menos de 50% de capital e depois de alguns anos adquire a empresa.
- No Car Sharing, a empresa entrou com parceiros, e se aprende muito nesse processo. Deve-se trazer o benefício das empresas ágeis para dentro da organização.

#### **Gustavo Montezano | BNDES**

- A agenda do governo é totalmente voltada para a redução do custo Brasil.
- A taxa de juros no Brasil diminuiu bastante nos últimos anos.
- O real deixou de ser interessante para carregamento financeiro.
- No segundo ciclo, é necessário atacar o aspecto microeconômico, isto é, as reformas.
- Mudanças necessárias que vão no cerne da microeconomia pública e produtiva: Reforma de saneamento, de gás, do setor energético, lei de concessão, possibilidade de hedge cambial, reforma tributária, reforma administrativa.
- A visão é de que o país possui muito combustível e oxigênio para fazer o foguete voar sem esse peso.

- Tirando um peso macroeconômico das costas do estado e colocando um peso mais leve e mais eficiente dá pra entrar num voo.
  - Voo de 5 a 10 anos: são setores se aperfeiçoando e tirando o peso do estado do setor produtivo.
  - O fator não monetário e não econômico pode ser decisivo na formação de novas cadeias produtivas.
  - Há um planejamento energético que passa pela questão do gás, que pode turbinar as indústrias.
  - Em 10 e 15 anos, uma preocupação é a produção científica, isto é, a transformação dos estudos em algo tangível e sólido. Muito disso ficou na mão no estado; é uma pesquisa muito específica.
  - A aplicação do conhecimento na prática em determinados setores (A, B, C) - para um insumo produtivo de receita, produtivo, e não só algo filantrópico e conceitua - pode auxiliar o Brasil a se tornar autossuficiente.
- 
- Deve-se atacar os seguintes pilares:
    - 1) Tributos;
    - 2) Energia;
    - 3) Logística;
    - 4) Produção científica.
  - Isso pode ajudar o país a ficar mais competitivo em comparação com os emergentes.
  - Quando os riscos extramuros forem reduzidos, será necessário trazer mais fôlego para investimentos.
  - A iniciativa privada precisa fazer projetos, ações sociais e ter um papel ativo. Não podemos ficar esperando. Todos nós somos agentes de uma grande transformação social.
  - A produtividade das micro e pequenas empresas comparado às grandes empresas brasileiras é muito baixo, até de países emergentes.
  - É necessário diminuir o gap das pequenas e microempresas para as grandes empresas.
  - Maior inserção na economia de colaboração.
- 
- Quais são as grandes barreiras?
    - 1) O custo de crédito: acesso a crédito no Brasil é temerário.
    - 2) Custo burocrático de interagir com o governo.
    - 3) Custo da mão de obra: relacionado com a reforma tributária.
  - O apoio às micro e pequenas empresas passa por um apoio governamental. Vive-se algo tão distorcido no Brasil hoje. Tem que ter fintech, etc.
  - Programa Emergencial de Acesso à Crédito: veio para ficar.
  - O BNDES não fazia seguro de crédito, porque o país não tem esse produto, é muito concentrado. O mercado nunca se desenvolveu.
  - No auge dos subsídios no Brasil, gastou-se R\$ 30-50 bilhões por ano para as empresas. Num portfólio de seguro de crédito pode-se fazer isso para micro e pequena empresa.