

Introdução

O conceito da mão invisível de Adam Smith (1997), uma espécie de força autorreguladora intrínseca aos agentes do sistema capitalista, além de enfatizar a liberdade individual e a livre concorrência, garantindo o funcionamento equilibrado dos mercados de dinheiro, bens e serviços, provocaria a queda de preços necessários para melhorar a qualidade dos produtos e aumentar o ritmo de produção e, conseqüentemente, o desenvolvimento de uma nação. Em seu livro *A Riqueza das Nações* (1776), Smith criou um novo sistema, o Capitalismo, que, em um primeiro momento, estruturava a produção e, posteriormente, transformou-se em uma filosofia política e de governança econômica, a vantagem absoluta, em que um país tem de ser o melhor em tudo o que faz. Essa teoria viria a ser mais bem ajustada pelo conceito da vantagem comparativa de David Ricardo, em seu livro *Princípios de Economia Política e Tributação* (de 1823). Nessa obra, o autor comenta que o país deve ser melhor naquilo que tem o menor custo, pois é difícil ser melhor em tudo.

A principal teoria defendida por Smith (1997) era que o desenvolvimento e o bem-estar de uma nação advêm do crescimento econômico e da divisão do trabalho para garantir a redução dos custos de produção e a queda dos preços das mercadorias. O estudioso defendeu ainda, a livre concorrência econômica e a acumulação de capital como fontes para o desenvolvimento econômico.

Na teoria de Ricardo (1997), era enfatizado que o resultado de forças de mercado que impulsionam os recursos de determinado país ou região para as indústrias em que esse país apresenta maior produtividade são formas de vantagem necessárias para a competitividade de uma nação ou região.

Porter (1993) contesta as teorias clássicas, propondo uma nova abordagem que vai além do conceito de vantagem comparativa e evidencia a vantagem competitiva dos países, refletindo o conceito de competição, que inclui mercados segmentados, produtos diferenciados, diversidades tecnológicas e economias de escala.

No conceito econômico, fatores de produção são elementos utilizados no processo de fabricação dos mais variados tipos de mercadorias, que, por sua vez, são utilizadas para satisfazer necessidades (PASSOS; NOGAMI, 2003).

Em um primeiro momento, os tipos de fatores de produção eram: (1) terra ou recursos naturais, que compreende não somente o solo, que é utilizado para fins agrícolas, mas também o solo utilizado para construção de estradas, casas, entre outros; (2) trabalho, que é todo o esforço humano, físico ou mental, despendido na produção de bens e serviços; (3) Capital, que é o conjunto de bens fabricados pelo homem e que não se destinam à satisfação das necessidades por meio do consumo, mas são utilizados no processo de produção de outros bens.

No recente conceito econômico há a inclusão de mais dois tipos de fatores de produção, a saber: (4) capacidade empresarial, em que os empresários exercem funções fundamentais para o processo produtivo, nas questões de organização da produção e os demais recursos produtivos, sendo responsáveis pelos riscos inerentes à elaboração de bens e serviços, colhendo os ganhos do sucesso (lucros) ou as perdas do fracasso (prejuízos); e (5) tecnologia, que anteriormente estava no capital, mas passa a ser considerado um fator de produção primordial, sendo elo entre os demais fatores de produção, inclusive no aspecto financeiro, provocando aumento na competitividade e exigências, tanto na inovação quanto na criatividade (*royalties*).

Nesse momento é necessário salientar que a quantidade de recursos naturais é limitada, até mesmo para nações ricas. O tamanho da população determina a quantidade e qualidade dos fatores de produção. Além disso, a qualidade e tamanho da força de trabalho são limitados, o que implica dizer que a quantidade total do recurso, denominado trabalho, também o é.

Dentro do aspecto da remuneração dos fatores de produção tem-se:

✓ Terra	→	aluguel (não é considerado como renda)
✓ Trabalho	→	salário (produtividade)
✓ Capital	→	juros (empréstimos)
✓ Capacidade Empresarial	→	lucro (remuneração de recursos)
✓ Tecnologia	→	<i>royalties</i> (retribuição financeira)

Para Porter (1993), as condições dos fatores de produção representam os elementos essenciais – capital, conhecimentos técnicos e científicos, mão de obra qualificada – que determinam o diferencial competitivo das empresas, porém, para que haja uma

efetiva vantagem competitiva gerada pela produção local, os custos, a produtividade, a especialização e a qualidade dos fatores de produção devem ser considerados como elementos fundamentais para determinar o sucesso da competitividade empresarial.

Outro conceito importante na economia são os agentes econômicos e, de acordo com Passos e Nogami (2003), são pessoas de natureza física ou jurídica que por meio de suas ações contribuem para o funcionamento do sistema econômico.

Os agentes econômicos dividem-se em: famílias, que são todos os indivíduos ou unidades familiares da economia e, no papel de consumidores, adquirem os mais diversos tipos de bens e serviços, com o objetivo de atender às suas necessidades. Empresas, que são unidades encarregadas de produzir e/ou comercializar bens e serviços. A produção é realizada por meio da combinação dos fatores produtivos adquiridos junto às famílias. Tanto na aquisição de recursos produtivos quanto na venda de seus produtos, as decisões das empresas são guiadas pelo objetivo de se conseguir o máximo de lucro. Governo, que inclui todas as organizações que, direta ou indiretamente, estão sob o controle do Estado (federal, estadual e municipal) e, muitas vezes, intervém no sistema econômico por meio de regulamentos e controles com a finalidade de disciplinar a conduta dos demais agentes econômicos (PASSOS; NOGAMI, 2003).

Após a Segunda Guerra Mundial, o conceito de capital diversificou para o financeiro – especulativo – em que o dinheiro, redução de custos e lucros se tornam o principal objetivo das empresas e do sistema econômico. Os países tiveram que se adaptar a esse novo sistema que, por muitas vezes, torna-se cruel e injusto, principalmente para os mais pobres.

Após a Segunda Guerra Mundial, o conceito de capital diversificou para o financeiro – especulativo – em que o dinheiro, redução de custos e lucros se tornam o principal objetivo das empresas e do sistema econômico. Os países tiveram que se adaptar a esse novo sistema que, por muitas vezes, torna-se cruel e injusto, principalmente para os mais pobres.

O Brasil passou por diversos planos econômicos, em sua maioria sem sucesso, uma vez que na cartilha a forma ortodoxa de congelamentos de preços e salários sempre prevaleceu. Conforme Acemoglu e Robinson (2012), de 1990 até os dias atuais, o crescimento econômico vem sendo rápido, com a redução da proporção da população vivendo na pobreza de 45% para 30% em 2006. Somente com a implantação do Plano Real, durante o governo do presidente Itamar Augusto Cautiero Franco, em julho de 1994, o país conseguiu estabilidade econômica.

A economia brasileira após o Plano Real mostrou-se estar bem estruturada, ao eliminar a inflação elevada e melhorar seu crescimento econômico. Além disso, o Brasil passou a fazer parte do grupo chamado BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China – (O'NEILL, 2001). Por meio deste estudo pretendia-se prever o crescimento econômico no mundo para os próximos cinquenta anos, e chegou-se à conclusão de que justamente essas quatro nações eram as que mais se destacavam, ou seja, segundo esse documento,

dentro das próximas décadas, esses países ocupariam o topo no *ranking* das maiores economias do mundo. A partir de 2011, a África do Sul também passou a fazer parte desse grupo, adotando-se a sigla BRICS.

Entretanto, ao final de 2008, a crise econômica internacional trouxe preocupação com a continuidade do crescimento econômico brasileiro, porém, graças à continuidade da política econômica, o país conseguiu atravessá-la, sem grandes sequelas, uma vez que a manutenção dos fundamentos macroeconômicos foi mantida, e também por nossos bancos serem mais conservadores, já que o Banco Central tem exigências de compulsórios mais elevados. O governo federal adotou medidas para evitar uma situação menos confortável, como por exemplo, na indústria, a redução do IPI (Impostos sobre Produtos Industrializados) para estimular a economia, aumentar a demanda, conter o desemprego e manter uma taxa de crescimento.

Como exemplo dessa situação, a indústria automotiva, que antes da crise internacional era uma das mais importantes da economia brasileira, teve redução em suas vendas e o setor de autopeças foi prejudicado nesse cenário econômico. No entanto, com o aquecimento da demanda doméstica em 2010, o setor de autopeças foi incapaz de retomar a produção para os níveis exigidos pela nova demanda. Conforme Rocha et al. (2013), esse crescimento nas vendas de veículos não foi seguido pelos fornecedores com a mesma velocidade, uma vez que após uma crise, eles precisam reorganizar equipes, abastecer os estoques, reativar os seus fornecedores e sistemas de logística, o que os impedem de responder na mesma frequência em que as ordens são inseridas.

Conforme o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS, 2013), a forte demanda da indústria automotiva brasileira ao observar a produção de veículos, cresceu mais de 13% desde 2008, mas não foi acompanhada pelo setor de autopeças, mantendo-se estável. Esse fator se deve à crescente participação dos componentes importados nos carros fabricados no Brasil, pressionando margens e o faturamento do setor. Além disso, pode-se pressupor que a grande heterogeneidade entre empresas também contribui com essa situação, pois cria duplicação de esforços, gera custos mais elevados, devido às escalas de produção reduzidas e dispersa a capacitação técnica.

Para responder um dos objetivos específicos desta tese, que é avaliar as principais causas do desequilíbrio entre oferta e demanda do setor industrial, optou-se em destacar o setor de autopeças.

Em maio de 2010, o governo federal anunciou algumas medidas para incentivar a exportação de produtos nacionais, entre elas a suspensão do desconto no Imposto de Importação (II) de autopeças. As montadoras tinham uma redução de 40% na importação.

Conforme o Sindipeças (2013), em 2009, a indústria de autopeças investiu cerca de US\$ 900 milhões, pouco mais da metade do valor aplicado no ano anterior, que foi

de US\$ 1,6 bilhão. A mesma entidade ressalta que no exterior a produção de carros caiu drasticamente e houve excedente de peças, provocando, assim, a busca por mercado nos países em que a produção cresce, como é o caso do Brasil.

Embora o governo federal tenha adotado planos para Política Industrial: Plano Brasil Maior (2011) e o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto (2012) para o setor automotivo ficar mais competitivo, é necessário investigar e acompanhar se essas ações não acabam adotando medidas protecionistas e de forma paliativas.

O Plano Brasil Maior (2011) adota medidas importantes de desoneração dos investimentos e das exportações para iniciar o enfrentamento da apreciação (valorização) cambial, do avanço do crédito e aperfeiçoamento do marco regulatório da inovação, do fortalecimento da defesa comercial e da ampliação de incentivos fiscais, facilitação de financiamentos para agregação de valor nacional e competitividade das cadeias produtivas.

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) tem o objetivo de estimular o investimento na indústria automobilística nacional (PERROTTA et al., 2013).

Embora o Brasil esteja com a economia estável após o Plano Real, não pode se acomodar, deve mudar o pensamento e o discurso sobre desenvolvimento econômico e tecnológico. O entendimento que máquinas e equipamentos de última geração significam ter tecnologia, com *know-how* de outros países e dependente do conhecimento externo, ou seja, comprá-los (MONTEIRO; VENDRAMETTO; ROCHA, 2012).

A preocupação com o futuro do país, das empresas e da sua população traz à tona questões como: o Brasil é um país operário e não se preocupa com a questão intelectual, ou seja, resolvem-se problemas do presente sem planejar o futuro? Os governantes colocam em pauta o desenvolvimento do país ou criam ações transitórias para se manterem no poder? O setor industrial brasileiro necessita de um modelo de eficiência para melhoria da sua competitividade no mercado interno e externo?

A partir da seleção de um conjunto de indicadores de eficiência, em comparação com os países industrialmente desenvolvidos, esta tese buscou estimular a competitividade, de modo que a torne mais dinâmica e atual dentro do setor industrial brasileiro.

1.1 Hipótese

O alto custo dos processos, a elevada carga tributária e a ausência de uma política industrial mais consistente e atual, restringem os processos da cadeia produtiva do setor industrial e podem levar a problemas de processos e operações, como, por exemplo, recursos restritivos da capacidade (*CCR – capacity constrained resource*) ausências de incentivos em inovação tecnológica, infraestrutura e qualidade na educação. Esses

problemas geram falta de qualificação de recursos humanos, altos custos logísticos – “Custo Brasil” – e dependência da tecnologia externa, fazendo com que diminuam a competitividade do Brasil frente aos preços praticados por outros países, como Alemanha, Estados Unidos, Coreia do Sul, Rússia, Índia, China, África do Sul, entre outros.

1.2 Objetivos

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Selecionar um conjunto de indicadores de eficiência em comparação com os países industrialmente desenvolvidos, que estimule a competitividade mais dinâmica e atual do setor industrial brasileiro.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Analisar as influências dos fatores da competitividade entre as nações, a partir de uma comparação entre o Brasil, Estados Unidos, Alemanha, Coreia do Sul e os países integrantes do BRICS (Rússia, Índia, China e África do Sul), baseados nos 12 Pilares da Competitividade Global do Relatório do Fórum Econômico Mundial – WEF (*World Economic Forum*) e o Mapa Estratégico da Indústria 2013-2022, da CNI (Confederação Nacional da Indústria).

Discutir os fatores de produção e as relações quanto à eficiência e competitividade do setor industrial brasileiro.

Avaliar as principais causas do desequilíbrio entre oferta e demanda do setor industrial, em destaque o setor de autopeças, para exemplificar o seu desempenho no mercado nacional.

1.3 Justificativa e Importância do Tema

Conforme informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2013), o resultado de janeiro de 2013 poderia ter sido 5% maior, caso houvesse disponibilidade de peças. Duas situações foram destacadas, a primeira, em que o setor de autopeças não está investindo como deveria para suprir a demanda interna. Segundo, as montadoras não concederam férias coletivas e o setor de autopeças sim. Haveria uma tendência de importar peças para atender o mercado interno.

Em contrapartida, o Sindipeças (2013) relata que o setor trabalha com ociosidade média de 25% e atendeu ao aumento da demanda das montadoras no fim de 2012 e, se houve problema, foi pontual.

Esse tema é relevante de tal forma que em 2013 a Confederação Nacional da Indústria (CNI) lançou o Mapa Estratégico da Indústria 2013-2022 (2013), tendo como objetivo apontar o caminho que a indústria e o Brasil devem percorrer na próxima década para aumentar os níveis de produtividade e eficiência, e alcançar um elevado grau de competitividade, respeitando os critérios de sustentabilidade.

Esse mapa também propõe ações transformadoras, capazes de fazer com que o país alcance os objetivos traçados. A proposta é que o Brasil chegue a 2022, ano em que se comemora o bicentenário da Independência, com uma economia mais competitiva e mais justa.

A justificativa desta tese se deve às constantes divergências no setor industrial brasileiro, no que tange a competitividade e eficiência, e a ausência de uma política industrial mais consistente e dinâmica. Por conta dessas divergências, tornam-se necessárias ações mais vigorosas e efetivas de médio e longo prazo. Por meio da seleção de um conjunto de indicadores de eficiência, em comparação com os países industrialmente desenvolvidos e emergentes, baseado nos dados dos relatórios do WEF e CNI e destacando um dos setores industriais (de autopeças), foi possível apresentar o panorama atual e projetar resultados para o futuro, com a finalidade de estimular a competitividade da indústria brasileira e o desenvolvimento econômico do país.

1.4 Estrutura da Tese

O Capítulo 1 dedica-se à apresentação da tese, a partir de introdução, hipótese, objetivos e sua justificativa e importância do tema.

No Capítulo 2, é descrito o referencial teórico, que dá a fundamentação desta tese, subdividindo-se em política industrial; competitividade; inovação tecnológica; setor de autopeças; *Business Intelligence* (BI) e panorama econômico: Brasil; Alemanha; Estados Unidos; Coreia do Sul; Índia; Rússia; China e África do Sul, baseado no Relatório de Competitividade Global da WEF.

A Metodologia foi descrita de forma completa no Capítulo 3.

O Capítulo 4 apresenta os resultados e discussões, obtidos com os dados e informações durante a pesquisa da tese.

As conclusões e as recomendações para trabalhos futuros foram apresentadas no Capítulo 5 e, em seguida, as referências bibliográficas que nortearam a tese.

