

Boletim de Política Industrial



INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA
DIPPP — Diretoria de Planejamento e Políticas Públicas

AGOSTO

Nº 5
1998

SUMÁRIO

I - MEDIDAS DE POLÍTICA	1
I.1 - POLÍTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR	1
I.2 - POLÍTICAS DE FINANCIAMENTO E INCENTIVOS	1
I.3 - POLÍTICAS DE INFRA-ESTRUTURA E REGULÇÃO	2
I.4 - POLÍTICAS DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA	3
II - FATOS RELEVANTES	3
II.1 - COMÉRCIO EXTERIOR	3
II.2 - FINANCIAMENTO E INCENTIVOS	5
II.3 - DEFESA DA CONCORRÊNCIA	5
II.4 - INFRA-ESTRUTURA E REGULÇÃO	7
II.5 - CIÊNCIA E TECNOLOGIA	9
III - TEMAS EM DESTAQUE	11
III.1 - AS MEDIDAS DE INCENTIVO ÀS EXPORTAÇÕES NO PERÍODO 1995-97	11
III.2 - REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO	15
IV - QUADROS E TABELAS: POLÍTICA INDUSTRIAL	20
V - TABELAS E GRÁFICOS: DESEMPENHO INDUSTRIAL	21

I - Medidas de Política

I.1 - Política de Comércio Exterior

Governo Altera Tarifas de Importação. Com a edição do Decreto nº 2.624, publicado em 15/7/98, o governo definiu novas alterações na Tarifa Externa Comum (TEC) e nas suas listas de exceções. De acordo com o decreto, fica mantida, até 2001, a elevação de três pontos percentuais da TEC, implementada em novembro passado como parte de um pacote de medidas para enfrentar a crise dos países asiáticos.

Outras mudanças adotadas pelo governo dizem respeito à exclusão do arroz da lista de exceções e à inclusão, a essa mesma lista, dos laticínios e da barrilha. No primeiro caso, o arroz passou a fazer parte da TEC e teve sua alíquota reduzida de 21% para 13% ou 15% dependendo do tipo de produto. No caso dos laticínios e da barrilha, sua inclusão na lista de exceções garantiu uma elevação de alíquotas de 22% para 33% e de 13% para 19%, respectivamente.

Decreto nº 2.638 altera o regime automotivo brasileiro. Entendimento entre Brasil e EUA sobre alterações no

regime automotivo foi regulamentado pelo governo brasileiro em junho pelo Decreto nº 2.638. O conflito entre os países sobre o regime automotivo iniciou em meados de 1996 quando os EUA apresentaram queixa formal na OMC. No início de 1997, o regime automotivo brasileiro foi investigado com base na Seção 301 da Lei de Comércio dos EUA. O contencioso entre os dois países tinha sido solucionado em março deste ano quando foi assinado entre os governos um memorando de entendimento. O documento assinado estabelece a data limite de junho de 1998 para as firmas montadoras ingressarem no programa brasileiro. Para autopeças a data limite chega até o fim de 1998. Além disso, o acordo Brasil-EUA alterou a proporção de um para um estabelecida pelo regime automotivo entre importações e exportações realizadas pelas firmas. Para cada dólar exportado as montadoras poderão importar, entre julho de 1998 e junho de 1999, US\$ 1,02 em carros e componentes a tarifas reduzidas (50% do II). Nos seis meses restantes do acordo, ou seja, até o final de 1999, a proporção entre exportações e importações será de US\$ 1 para US\$ 1,03.

I.2 - Políticas de Financiamento e Incentivos

Nova lista de ex-tarifários. O Ministério da Fazenda publicou as Portarias nºs 201 e 202 em 13/6/98 incluindo diversos bens de capital no regime de ex-tarifários. Os produtos listados não tem similar nacional e tiveram a alíquota do Imposto de Importação (II) reduzida de 20% para 5%. Com essas portarias o número de produtos contemplados no regime de ex-tarifários passa dos 487, presentes na lista divulgada em dezembro do ano passado, para 1.445.

Governo reduz IPI de automóveis. Em virtude da queda das vendas verificada no setor automobilístico, o governo reduziu as alíquotas do IPI incidentes sobre automóveis de passeio através do Decreto nº 2.706 de 3/8/98. De acordo com a medida, que visa estimular as vendas do setor, a alíquota incidente sobre os carros populares foi reduzida dos 13%, estabelecidos no contexto da crise asiática, para 6%, até 20/09/98. Esta deve subir novamente, em 21/09/98, para 8%, e deve atingir os 10% a partir de 1/1/99. As alíquotas incidentes sobre os carros não populares foram também reduzidas em 7%, até 20/09/98, sendo elevadas em 2% a partir de então e até 1/1/99. Nesta data as alíquotas subirão 5% percentuais, recuperando o nível prévio vigente antes do decreto.

Securitização de Recebíveis dos Bancos Poderá Estimular a Oferta de Crédito. Por intermédio da Resolução nº 2.493, o Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou em maio a venda de créditos financeiros para sociedades anônimas de objeto exclusivo, para sua posterior securitização. O novo mecanismo permitirá aos bancos vender parte ou toda a carteira de crédito a companhias de propósito especial (CPE), que então emitirão títulos, inclusive no exterior, lastreados nesses recebíveis. A figura das CPE é relevante por possuírem know-how para análise de carteiras de crédito e de sistemas de cobrança, podendo maximizar a rentabilidade das operações. Até a adoção da citada resolução, a venda de ativos de bancos só era permitida dentro do sistema financeiro. Com a nova medida, os bancos poderão vender créditos oriundos de operações de empréstimo, financiamento ou *leasing*, repassando o risco e ganhando liquidez para novas operações. Desse modo, o processo de securitização de crédito dos bancos atua no saneamento do sistema financeiro, além de se constituir em mais um instrumento de criação de *funding*, uma vez que amplia a capacidade de geração de crédito na economia. Os investidores institucionais, tais como fundos mútuos e de pensão, devem ser o alvo preferencial das CPE para a venda de *debêntures* e *commercial papers* com lastro nos créditos comprados aos bancos. A securitização de recebíveis beneficiará os tomadores de crédito, dado que a captação de recursos ficará menos onerosa, seja em função da possibilidade de emissão de títulos no exterior, seja devido à redução do índice de inadimplência e dos custos dos bancos, devendo haver redução das taxas cobradas ao tomador final. O Banco Central também deverá ser beneficiado, tendo em vista que os créditos públicos estão na lista dos securitizáveis, e o banco administra cerca de R\$ 8 bilhões em ativos de 150 instituições em processo de liquidação.

BC trava captações de empresas estatais via CC-5. O Banco Central do Brasil deliberou, em 16/6/1998, que os empréstimos externos em moeda nacional tomadas pelas empresas através das contas bancárias CC-5, referentes às instituições não residentes, regulados pela Circular n.º 2.672 do BACEN, devem ser registrados junto ao Departamento de Fiscalização e Registros de Capitais Estrangeiros - FIRCE. A medida visa dar efetividade ao contingenciamento do crédito imposto ao setor público, e as empresas estatais, através da Resolução n.º 2.515 do CMN, de julho de 1997. Havia indícios de que algumas empresas estatais estariam realizando empréstimos através das contas de não residentes como forma de escapar dos limites à expansão do crédito. Desta forma, por não haver o registro, estas empresas evitavam o contingenciamento do crédito externo, além de realizar operações fora do prazo mínimo de dois anos, estipulado pela FIRCE para operações de captação externa de recursos.

I.3 - Políticas de Infra-Estrutura e Regulação

ANP Passa a Controlar o Mercado do Álcool. A Medida Provisória nº 1.670, de 24/6/98, em seu artigo 18, confere à Agência Nacional do Petróleo (ANP) a atribuição de “fixar preços e estabelecer quotas ou volumes de produção e comercialização do álcool etílico e sua matéria-prima”. Apesar de ampliar o controle da ANP sobre o setor, a medida pretende estabelecer um período de transição, ao fim do qual deverá ser atingida a liberalização do mercado do álcool combustível.

A liberação dos preços desse mercado estava programada pelo governo para acontecer em maio último, mas foi adiada para novembro. O alto nível de estoques de álcool no país, que se encontra na marca dos 1,8 bilhão de litros, tem pressionado muitas usinas a vender o produto a preços inferiores aos R\$ 0,41 por litro, fixados oficialmente.

Lei Estabelece a Adoção da “Frota Verde” pelo Governo Federal. A Lei nº 9.660, de 16/6/98, modificada pela Medida Provisória nº 1.640-4, de 26/6/98, estabelece que a frota de carros oficiais federais deverá ser substituída, nos próximos cinco anos, por carros movidos a álcool. A lei estabelece também que todos os carros comprados com algum incentivo fiscal, tais como táxis, deverão agora ser equipados com motores movidos a combustíveis renováveis.

O objetivo da legislação é incentivar o uso do álcool combustível, cujo consumo vem decrescendo recentemente. Estima-se que o efeito total da medida seja o de elevar a produção de veículos movidos ao combustível a um total de 120 mil carros ao ano, contra apenas cerca de cinquenta unidades mensais produzidas atualmente.

Definido Novo Sistema de Preços para os Combustíveis. As Portarias Interministeriais nºs 3, 4 e 5, de 27/7/98, alteram o sistema de fixação dos preços dos combustíveis no país. A Portaria nº 3 estabelece os novos preços dos derivados de petróleo a serem praticados pelas refinarias. A atualização dos preços publicados passará a ser realizada mensalmente, de acordo com uma fórmula que se baseará na variação dos preços internacionais dos produtos.

O sistema anterior de fixação de preços gerava uma estabilidade artificial dos preços dos derivados de petróleo no mercado interno, que consistiam em um preço médio em relação às cotações internacionais. Em momentos de elevação dos preços internacionais, as altas não eram transmitidas aos consumidores nacionais. Por outro lado, reduções internacionais não eram acompanhada por uma redução interna dos preços.

As Portarias nºs 4 e 5 estabelecem os novos preços máximos de venda ao consumidor para o óleo diesel e a gasolina, respectivamente. No caso do mercado da gasolina, estão liberados os preços de varejo e atacado, assim como os preços dos fretes e as margens de distribuição e revenda, respeitados os preços finais ao consumidor.

ANP Define a Concessão das Bacias Sedimentares à PETROBRÁS. A regulamentação das concessões de bacias sedimentares reduz em 32,5% as áreas de exploração cedidas à PETROBRÁS. O corte, no entanto, reduz em apenas 0,1% as reservas comprovadas da estatal. As demais bacias sedimentares do país, correspondentes a 92,9% do total, estarão, a partir de agora, à disposição da ANP, que deverá iniciar as licitações de concessão no primeiro quadrimestre de 1999. Qualquer empresa, nacional ou estrangeira, poderá disputar as áreas, inclusive a própria PETROBRÁS.

Regulamentação do Mercado Atacadista de Energia e do Operador Nacional do Sistema Elétrico. O Decreto nº 2.655, de 2/7/98, regulamenta o Mercado Atacadista de Energia (MAE), que deverá permitir liberdade de negociação dos agentes para a compra e venda de energia elétrica. A partir de 2002 os contratos hoje existentes para a compra de energia entre geradoras e distribuidoras começarão a ser liberados, em um ritmo de um quarto do mercado ao ano. Até lá apenas as sobras de energia, não previstas nos atuais contratos, poderão ser livremente negociadas.

A medida exclui do MAE a energia gerada pela companhia Itaipu Binacional, cujos preços continuarão sendo fixados de acordo com os custos da usina. A compra das quotas de produção da companhia pelas distribuidoras é obrigatória e deverá funcionar como reguladora do preço do mercado.

O decreto cria também o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que coordenará e controlará a geração e a transmissão de energia nos sistemas interligados de transmissão. Com essa entidade de direito privado espera-se a obtenção de um equilíbrio entre a competição e a cooperação no sistema, implicando um maior aproveitamento dos sistemas integrados de transmissão.

O órgão será integrado por representantes de titulares de concessão, permissão e autorização e dos consumidores livres, tais como definidos em lei, bem como por um representante do poder concedente. Este último terá direito de veto às deliberações do ONS que conflitem com as diretrizes governamentais para o setor de energia.

I.4 - Políticas de Ciência e Tecnologia

Lei de Software: O Decreto nº 2.556/98 de 20/4/98 regulamenta o registro previsto no artigo 3º da Lei de Software. De acordo com o decreto, o pedido de registro

deverá conter pelo menos as seguintes informações: os dados referentes ao autor do programa de computador e ao titular, caso este seja distinto do autor; a identificação e descrição funcional do programa de computador e os trechos do programa; e outros dados suficientes para caracterizar sua originalidade. Ainda de acordo com o mesmo decreto os trechos de programas de computador e os outros dados suficientes para determinar sua originalidade ficarão arquivados no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) em caráter sigiloso.

II - Fatos Relevantes

II.1 - Comércio Exterior

Regime Automotivo Comum. No início de 1998 intensificaram-se as discussões em torno do regime automotivo do Mercosul. O regime comum deverá vigorar a partir de janeiro do ano 2000, quando encerra-se o prazo de vigência dos regimes automotivos brasileiro e argentino. O debate em torno das futuras regras comuns no Mercosul estão centralizadas em três questões principais. A primeira delas diz respeito às distorções que os incentivos estaduais causam no comércio da região. Os parceiros comerciais do Mercosul argumentam que os incentivos fiscais distorcem o livre comércio. Dessa maneira, os produtos provenientes dos estados brasileiros que proporcionam tais incentivos deveriam ser compensados com uma tarifa especial intrabloco.

O segundo item na mesa de negociação do Mercosul está relacionado com os requisitos de origem. Nesse caso deverá ser fixado um percentual mínimo de 60% de conteúdo regional para os produtos comercializados entre os quatro países. A grande diferença é que a Argentina defende também um conteúdo nacional mínimo. O conteúdo nacional é indefensável perante os acordos que os países membros do Mercosul assumiram na OMC. Além dessas dificuldades iniciais entre o governo brasileiro e argentino, o Uruguai e o Paraguai condicionam à elevação de suas tarifas externas, necessárias para convergir com a TEC, uma exceção quanto ao conteúdo regional mínimo para o comércio intrabloco.

Por último, discute-se também qual será a TEC. A proposta brasileira é a de que a tarifa comum seja de 35% para automóveis e veículos comerciais leves, ônibus e caminhões, 20% para máquinas agrícolas e máquinas rodoviárias. Quanto ao setor de autopeças a proposta é fixar a alíquota em 14, 16 e 18%, de acordo com o produto. As montadoras do Brasil e da Argentina defendem a importação com redução de 50% do II para as firmas já instaladas na região.

Conferência Ministerial da OMC. A Organização Mundial do Comércio (OMC) realizou em maio sua

segunda conferência ministerial e comemorou os 50 anos do sistema multilateral de comércio. O grupo de Cairns, do qual o Brasil faz parte, defendeu a abertura do setor agrícola como definido na Rodada do Uruguai e o fim dos subsídios agrícola dos países desenvolvidos. A declaração ministerial adotada no final do encontro trata de temas como os avanços atuais do sistema multilateral de comércio, dos progressos dos acordos setoriais como o de serviços, o de telecomunicações e do ITA (*Intenational Technology Agreemen*), da crise financeira dos países asiáticos, da participação de ONGs na estrutura da OMC e dos países menos desenvolvidos. O tema da agricultura não é tratado explicitamente na declaração. No encontro foi também adotada uma declaração sobre o comércio eletrônico. Foi acordado que, sem prejuízo dos direitos e obrigações dos membros da OMC, os países membros continuarão a adotar a prática corrente de não imposição de barreiras comerciais nesse tipo de comércio.

Realizada em Buenos Aires a I Reunião do Comitê de Negociações Comerciais da Área de Livre Comércio das Américas. Os representantes dos 34 países das Américas se reuniram nos dias 17 e 18 de junho, dando início a uma nova etapa de negociações firmadas na reunião de Santiago. O encontro tinha como objetivos básicos o estabelecimento do programa de trabalho para os nove grupos de negociação, nomear presidentes e vice-presidentes de grupos e comitês, e estabelecer datas e lugares de foros empresariais, reuniões de representantes da sociedade civil e reuniões ministeriais.

O destaque da reunião residiu na boa receptividade, principalmente por parte dos norte-americanos, da proposta para a agricultura apresentada pelos países do Mercosul. De acordo com a proposta, o primeiro passo para as negociações seria a listagem completa de todas as barreiras tarifárias ou não incidentes sobre os produtos agrícolas no continente a qual serviria de insumo para os debates acerca das questões consideradas mais polêmicas, como a eliminação progressiva de tais entraves ao comércio e a eliminação de subsídios às exportações de produtos agrícolas.

Mercosul Amplia sua Participação no Continente Americano. Enquanto as negociações da Alca parecem estar em ritmo lento, devido, principalmente, à não concessão do fast-track ao governo dos Estados Unidos, o Mercosul vem tentando aumentar o seu espaço de participação no comércio hemisférico com assinaturas de acordos com países e blocos do continente.

Após o acordo firmado com o Pacto Andino e a entrega das listas contendo os produtos a serem beneficiados com margens de preferência tarifária, o Mercosul vem estudando juntamente com o Chile o estabelecimento de um acordo que possa compensar os países do Mercosul pelo tratamento preferencial dado pelo Chile aos produtos canadenses. Ainda seguindo a mesma linha de

negociações, o Mercosul assinou um acordo de cooperação com o Canadá que prevê a aproximação nas áreas de comércio e investimento. Um acordo nos mesmos moldes vem sendo discutido com o México.

Exportações de Aviões Levam Brasil e Canadá à OMC. O governo brasileiro recorreu à Organização Mundial de Comércio (OMC), acusando o Canadá de oferecer subsídios à empresa Bombardier produtora de aviões e principal concorrente da empresa brasileira Embraer. Segundo o governo brasileiro os subsídios vão desde a etapa de pesquisa e passam por todas as fases da produção dos aviões.

O Canadá também recorreu à OMC contra os financiamentos dados pelo governo brasileiro, via mecanismo de equalização de juros do PROEX, às exportações dos jatos de médio porte EM-145 fabricados pela Embraer.

Além do contencioso com o governo canadense o Brasil vem recebendo críticas da Alemanha quanto à sua forma de financiamento de exportações de aviões. A empresa alemã Fairchild-Dornier marcou uma reunião no Rio de Janeiro para discutir com a Embraer a resolução, de forma amigável, dos impasses que vêm ocorrendo entre as duas empresas que competem no mercado internacional de aviões para transporte regional. A empresa alemã alega que a forma como os incentivos são dados provocam uma concorrência desleal.

Produtos Brasileiros Enfrentam Resistências no Mercado Europeu. Produtos brasileiros como a polpa cítrica e a gelatina estão encontrando barreiras às suas exportações para a União Européia. No caso da polpa cítrica, após a realização de testes que detectaram a presença de uma substância cancerígena, a dioxina, o Comitê de Comércio da União Européia recomendou a seus países a devolução dos estoques do produto, utilizado na alimentação de gados. A recomendação vem impulsionando uma série de negociações entre esses países e o Brasil a fim de que se chegue a uma decisão amigável, descartando-se a reexportação. Já a proibição à importação de gelatina brasileira está sendo baseada na alegação de que, por ser produzida a partir de couro, o produto pode trazer riscos à saúde humana, dada a possibilidade da transmissão da encefalopatia espongiforme bovina, ou seja, a doença da *vaca louca*.

Estados Unidos Liberam a Importação de Camarão Brasileiro. Após proibir em maio a importação de camarão brasileiro, alegando que a forma de pesca poderia levar à dizimação, os Estados Unidos resolveram voltar atrás e liberaram, a partir de junho, a importação do produto oriundo de empresas que possuem certificados do governo americano por pescarem com redes especiais. A reversão da postura norte-americana sofreu influência da

OMC que, em comunicado oficial, condenou tal atitude, caracterizando-a como uma prática de comércio desleal.

II.2 - Financiamento e Incentivos

Fundo da Aval Apresenta Avanços Modestos. A despeito do crescimento dos desembolsos do BNDES-Exim de 152% nos primeiros cinco meses deste ano em comparação a igual período de 1997, atingindo o montante de US\$ 750 milhões, o fundo de aval (Fundo de Garantia para a Promoção da Competitividade) não tem apresentado êxito enquanto mecanismo de estímulo às exportações de micro, pequenas e médias empresas. Regulamentado em 9/3/98, apenas quatro operações de financiamento às exportações de empresas de pequeno porte vinculadas ao fundo de aval haviam sido aprovadas até o final de julho. A resistência dos agentes financeiros do BNDES para operar tal mecanismo se deve ao teto máximo de cobertura dos riscos da operação, fixado em 70%, e aos altos custos administrativos alegados. A qualificação constitucional de média empresa representa outro problema. São definidas como médias e pequenas empresas aquelas com faturamento anual máximo de até R\$ 15 milhões. Diante disso, o pleito dos exportadores é elevar o montante a R\$ 70 milhões. A alteração depende do Congresso. Nesse caso, um maior número de empresas de pequeno e médio portes passaria a ter acesso ao fundo de aval, reduzindo os custos operacionais dos bancos que operam no sistema.

Seguro de Crédito à Exportação Será Atrelado ao Dólar. O seguro de crédito às exportações vem apresentando resultados abaixo do esperado: desde que entrou em vigor, em janeiro último, até junho, só foram realizadas oito operações de exportação vinculadas ao mecanismo, todas de curto prazo, variando de 90 a 120 dias. O principal entrave detectado pelo governo ao sucesso desse instrumento de estímulo às exportações está na ausência de uma cláusula de indexação nas apólices de seguro de crédito - não há proteção contra eventuais desvalorizações cambiais ou aumentos dos índices de preços. Visando corrigir o problema, em junho o Banco Central autorizou o atrelamento das apólices de seguro de crédito à exportação ao dólar. As apólices de seguros em dólares serão emitidas tanto para as coberturas de riscos comerciais, garantidos pela Seguradora Brasileira de Crédito à Exportação, como de riscos políticos e extraordinários, sob responsabilidade do governo.

Crescem Recursos do PROEX. Os Financiamentos aprovados pelo PROEX nos cinco primeiros meses do ano crescem 284% em relação ao mesmo período de 1997, saltando de R\$ 1,7 para R\$ 2,5 bilhões. Desses recursos, a maior parte é destinada à equalização de taxas de juros. O PROEX vem apresentando um ritmo expressivo de crescimento do número de operações e da quantidade de recursos aprovados para a concessão de financiamento e equalização. Ele apoia, entretanto, uma parcela ainda

relativamente pequena das exportações brasileiras, de aproximadamente 9% da pauta total exportada em 1997, o que revela o potencial de crescimento do programa.

II.3 - Defesa da Concorrência

Atos de Concentração Apreciados.

Siderurgia. A compra da Acesita (Cia de Aços Especiais Itabira) e da participação da mesma na CST (Cia Siderúrgica de Tubarão) pelo grupo francês Usinor, foi mais um episódio do processo de reestruturação do setor siderúrgico nacional, iniciado com a privatização da participação estatal no setor, no começo da década. A oferta de venda de parte do capital da Acesita pelos fundos de pensão liderados pela Previ - que junto com bancos privados participaram ativamente da privatização da siderurgia - iniciou uma disputa entre o grupo liderado pela CSN, segunda maior produtora de placas de aço do país, e a francesa Usinor visando entrar no capital da CST, terceira maior produtora nacional. Após fechar o acordo de compra da Acesita/CST com a Previ, a Usinor anunciou que pretende aumentar o faturamento da CST para algo mais próximo dos seus dois principais concorrentes, CSN e USIMINAS, com investimentos em uma linha de galvanizados destinados à indústria automobilística, e implantação de uma unidade de laminadores de tiras a frio. A disputa acelerou a aprovação pelo CADE, do processo de compra de parte do capital da CST pela Acesita, ocorrida em maio de 1996.

Transformação Mineral. O CADE aprovou a compra de uma divisão de produção de terceira geração de alumínio (extrudados) do grupo canadense Alcan, pela Alcoa, maior produtor mundial de alumínio. A operação ocorreu em janeiro de 1996 e significou a venda de 4 fábricas da Alcan e 12 escritórios de revenda. A venda no Brasil segue a estratégia internacional do grupo canadense de concentrar-se na produção primária de alumínio e desfazer-se da área de extrudados. Segundo o relator do processo no CADE, os extrudados competem com produtos substitutos de outros setores, o que minimiza o crescimento da Alcoa de 28% para 50% do mercado de extrudados após a operação (que teria caído para 45% com a expansão de produtores menores em 1997).

O CADE aprovou sem restrições a compra do controle acionário da Celite S.A. Indústria e Comércio pela Incepa (Indústria Cerâmica do Paraná). O negócio, ocorrido em agosto de 1996, aumentou a participação da Incepa para 49% do mercado nacional de louças sanitárias. Segundo o relatório do parecerista do caso, a transação não cria barreiras a entrada para novos concorrentes, já que as fábricas de cerâmica são competidoras potenciais no mercado de louças sanitárias, devido ao baixo investimento necessário a essas empresas para entrarem no ramo, além de poderem aproveitar suas redes de distribuição.

A SDE aprovou a compra da Matsulfur pela Lafarge do Brasil, ocorrida em 1997. Com a transação, a participação da Lafarge no mercado de cimento passou de 8% para 10%, ainda distante do grupo Votorantim, que detém 47% do mercado local. Mais três operações no mercado de cimento estão sendo analisadas pela SDE, envolvendo aquisições realizadas pelo grupo Votorantim, e devem ser enviadas para apreciação do CADE. O fim da regulamentação de preços no mercado de cimento, que data do início da década, conduziu a fortes transformações no setor.

Celulose. A SDE emitiu parecer favorável a compra da Celmar, que pertence ao grupo Ripasa, pela CVRD. Com a compra da Celmar, a Vale do Rio Doce confirma sua liderança no mercado nacional de celulose de fibra curta branqueada (material para papel de impressão e de escrever), onde já atua através da Cenibra e da Bahia Sul, que detém cerca de 16% do mercado. A Ripasa é a terceira maior produtora, com cerca de 10% do mercado local.

Autopeças. O CADE aprovou a compra da divisão de embreagens automotivas da Dana-Albarus Indústria e Comércio pela Eaton Ltda, ambas subsidiárias de grupos norte americanos. Segundo a relatora do processo no CADE, a operação, que transfere a parcela de mercado da Dana-Albarus no segmento de embreagens automotivas para a Eaton, é parte de um movimento de concorrência global, e não uma estratégia de domínio do mercado local.

Alimentos. O CADE aprovou a compra da empresa Isabela S A Produtos Alimentícios pela Canale do Brasil, subsidiária do grupo argentino Socma, ocorrida em abril de 1997. A Isabela possui cerca de 2% do mercado local de biscoitos e massas. O grupo Socma já atuava no mercado de massas, com cerca de 8% do mercado através da Basilar Alimentos Ltda, e na área de biscoitos, com importações.

A SDE emitiu parecer favorável a compra da Joanes Indústria S A, segunda maior produtora de cacau do país, pela Archer Daniels Midland. A aquisição faz parte de uma transação mundial da Archer Daniels, empresa sediada nos EUA, que comprou toda a operação de cacau do grupo AD&F Man, espalhada em 4 países (EUA, Inglaterra, Polônia, Canadá e Brasil). Segundo o parecer da SDE, a transação não é danosa a concorrência, já que significa a troca de propriedade da mesma parcela de mercado.

Bebidas. Após uma série de idas e vindas no caso da joint venture entre a cervejaria Brahma e a Miller Brewing Co, ocorrida há dois anos, a transação foi aprovada pelo CADE com algumas condições. A Brahma deverá permitir que sua estrutura seja utilizada por uma pequena cervejaria, definida como aquela que possua menos de 10% do mercado, para embalar cervejas no segmento

“premium”. O contrato se fará por concorrência pública, e terá a duração de dois anos, podendo ser renovado. A Brahma deverá ainda prestar assistência técnica - transferência de tecnologia, orientação de gestão e assistência a engenharia - a pelo menos 3 microcervejarias. A associação Brahma-Miller havia sido reprovada pelo CADE em 1997, mas a houve pedido de reapreciação. Até a aprovação final a votação foi adiada por 4 vezes.

A polêmica em torno das associações das grandes cervejarias locais incentivou a realização de estudos pelo CADE, que iniciou pesquisa sobre o setor de distribuição de cerveja no país para investigar as cláusulas de exclusividade dos contratos de distribuição, e em que medida estes são prejudiciais às microcervejarias. O estudo deve subsidiar futuros processos administrativos do órgão no setor, dominado por 2 cervejarias que controlam 78,5% do mercado (Brahma/Skol e Antarctica).

CADE Multa Empresas por Falta de Notificação de Fusões e Aquisições. O CADE multou a Acesita, em R\$ 120 mil, por não ter notificado em prazo legal a aquisição da Brasifco S A. Também a Sherwin Williams do Brasil, poderá ser multada em R\$ 360 mil - dependendo da revisão do processo, já que houve pedido de vista - por duas aquisições no setor de tintas não notificadas no prazo estabelecido pela Lei de Defesa da Concorrência (nº 8884/94). Segundo o artigo 54 da Lei, qualquer transação de fusão e/ou aquisição de empresas deve ser notificada ao CADE no prazo de 15 dias, caso leve a ocupação de mais de 20% de determinado mercado, ou no caso de uma das empresas envolvidas ter registrado faturamento de mais de R\$ 400 milhões no ano anterior à transação. Os advogados da Sherwin argumentam que o CADE só passou a considerar, para efeitos de notificação, o faturamento da matriz da empresa em maio de 1996, um mês após a concretização da operação. Até então, o órgão considerava o faturamento das subsidiárias no país, que no caso da Sherwin, era inferior ao limite estabelecido.

II. 4 - Infra-Estrutura e Regulação

Privatização da TELEBRÁS. O Sistema TELEBRÁS foi privatizado em leilão na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro em 29/7/98. O Sistema foi dividido em três grupos de telefonia fixa (Tele Norte Leste, Tele Centro Sul e Telesp), oito grupos de telefonia celular (Tele Norte, Tele Leste, Tele Sudeste, Tele Centro-Oeste, Telesp, Tele Nordeste, Telemig e Tele Sul), além da EMBRATEL. O ágio médio foi de 63,7%, totalizando um valor de R\$ 22,1 bilhões, cuja primeira parcela de 40% foi quitada pelos compradores no dia 05 de Agosto. Os principais grupos estrangeiros vencedores do leilão foram a Portugal Telecom (Telesp Celular), a Telefónica de Espanha (Telesp fixa), a empresa americana MCI (EMBRATEL) e a Telecom Itália (Tele Centro Sul). A Tele Norte Leste foi arrematada por grupo liderado pela Andrade Gutierrez,

mas o BNDES acabou participando da constituição majoritariamente com 25%. Os fundos de pensão estatais (Previ, Telos, Petros, Funcef, Funesp e Sistel) também participaram da compra da Tele Centro Sul e das celulares Telemig e Tele Norte.

Os Contratos de Concessão do serviço telefônico fixo estabelecem as normas gerais da regulação a ser feita pela ANATEL. O prazo de concessão se estende até 31 de dezembro de 2005, podendo ser prorrogado uma única vez por vinte anos, caso a concessionária tenha atendido às condições do Contrato até 2005. Ao contrário da primeira etapa de concessão, a segunda será onerosa (a concessionária deverá pagar, a cada biênio, o ônus correspondente a 2% de sua receita do ano anterior ao do pagamento). Além disso, a concessionária deverá explorar o serviço por sua conta e risco, não tendo o direito a qualquer espécie de exclusividade. A esse respeito, já está prevista a licitação para a entrada de empresas-espelho (novos concorrentes), que atuarão nos mercados de telefonia fixa e de telefonia à distância. No dia 3/9/98 será publicada a versão definitiva do edital das empresas-espelho, cujo contrato deve ser assinado em dezembro deste ano. Poderão surgir duas novas empresas (uma de telefonia fixa e outra de longa distância) ou quatro (três de telefonia fixa e uma de longa distância).

Entre as várias exigências do Contrato, uma das principais é a de metas de universalização, constantes do Plano Geral de Metas de Universalização, aprovado pelo Poder Executivo, nos termos dos artigos 18, inciso III, e 80 da Lei nº 9472, de 1997. Entretanto, a ANATEL poderá alterar essas metas, caso a concessionária não esteja suportando custos adicionais não recuperáveis com a receita decorrente do atendimento das metas por meio da exploração eficiente do serviço. As metas atuais estão estabelecidas até 31/12/99. O período sujeito a multas, contudo, começará só em 1/1/2000. A intenção da agência reguladora é estabelecer um nível de qualidade satisfatória nessa primeira etapa.

A ANATEL já estabeleceu para cada serviço as tarifas iniciais máximas. As concessionárias terão o estímulo para praticar tarifas menores, pelo fato desse procedimento contar como modicidade na avaliação regulatória. O reajuste das tarifas varia de acordo com o tipo de serviço, mas é possível descrever alguns pontos comuns. Primeiro, as tarifas serão reajustadas pela variação da inflação medida pelo IGP-DI (ou outro índice acordado) com uma margem de 5% a 9%. Segundo, o reajuste será ponderado por um fator de transferência decrescente até 2005. Os reajustes terão periodicidade mínima de 12 meses. A tendência das tarifas provavelmente será de queda. Algumas empresas usuárias esperam redução média de 40% nas tarifas, em função do ao aumento da concorrência.

Outro aspecto se refere à contratação de serviços e à aquisição de equipamentos e materiais vinculados ao objeto do Contrato. A concessionária é obrigada a considerar ofertas de fornecedores independentes e basear suas decisões cumprindo critérios objetivos de preço, condições de entrega e especificações técnicas. Sob esse aspecto, vários fornecedores já se preparam para a concorrência nesse mercado. Os investimentos das empresas de telefonia devem aquecer a demanda em segmentos como fibra e cabos ópticos, sistemas de radiotransmissão, comunicação de dados e serviços.

ANEEL Financiará a Fiscalização Descentralizada do Setor Elétrico. A Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) fechará acordo com os órgãos fiscalizadores estaduais para a transferência de recursos federais. O intuito da medida é descentralizar o acompanhamento do setor. Vários estados estão criando agências locais de fiscalização dos serviços públicos concedidos à iniciativa privada. Essas agências, no entanto, ainda precisam de recursos para montar a estrutura de fiscalização e acompanhamento dos serviços.

Convênio entre a ANEEL e o PROCEL. A ANEEL assinou acordo com o Programa de Combate ao Desperdício de Energia Elétrica (PROCEL), da Eletrobrás. A parceria exigirá que as concessionárias do setor elétrico apliquem 1% de sua receita bruta em programas de eficiência energética, durante os próximos três anos. Estima-se que o total dos recursos aplicados chegue a R\$ 200 milhões ao ano, gerando uma economia de R\$1,5 bilhão até o fim do período.

Com a redução do desperdício no consumo e na oferta de energia poderão ser gerados ganhos de produtividade para as empresas, devido à redução dos custos do sistema e à maior regularidade no fornecimento.

Aprovada a Duplicação da Linha Norte/Sul. A linha de transmissão de energia elétrica que interligará os dois sistemas elétricos já existentes - o Norte/Nordeste e o Sul/Sudeste/Centro-Oeste - estará parcialmente completa em dezembro. Os 1.276 km foram inicialmente projetados para transmitir 1.000 MW e tornar mais eficiente o sistema nacional de transmissão.

Novos investimentos em cinco hidrelétricas localizadas ao longo da linha, no entanto, indicaram a necessidade de sua duplicação. O projeto de duplicação da linha será realizado pela ELETROBRÁS, que detém sua concessão. Demais interligações com a futura linha serão definidas pela ANEEL.

ANEEL Negocia Reajustes de Tarifas de Energia. A negociação anual de tarifas no setor elétrico ainda está sendo feita caso a caso. Procura-se negociar tarifas que não onerem o consumidor e ao mesmo tempo garantam a rentabilidade das concessionárias. Além dos reajustes anuais, estão previstas revisões periódicas das tarifas. O

período de revisão varia entre as empresas, de acordo com o contrato de concessão. A ANEEL pretende reduzir as tarifas durante o período de revisão por meio de repasse dos ganhos de produtividade para os consumidores.

A Light propôs uma fórmula matemática que está sendo usada na negociação com a ANEEL. A fórmula calcula a tarifa pleiteada pela empresa pela ponderação dos itens que compõem o custo total da empresa. As demais empresas do setor ainda não possuem uma metodologia equivalente, mas este tipo de procedimento pode vir a ser adotado, pois facilitaria a negociação anual entre a ANEEL e as firmas concessionárias de serviços no setor.

Adoção do Gás Natural pela Indústria. Com a perspectiva do aumento da oferta do produto, muitas empresas das regiões Sul e Sudeste estudam um uso mais intenso do gás em seus processos produtivos. Essa conversão energética reduzirá custos e aumentará a produtividade e a qualidade dos produtos em vários setores industriais.

Muitas decisões, contudo, ainda esperam por maiores definições quanto ao preço e ao futuro volume ofertado pelas empresas de distribuição de gás. O gasoduto Brasil-Bolívia, em construção, deverá aumentar a oferta do produto em 30 milhões de m³ de gás por dia, mas os investimentos na rede de distribuição ainda estão atrasados em muitos estados.

Em São Paulo, o atraso na privatização da COMGÁS está retardando os investimentos previstos pela empresa para este ano. Atualmente a empresa só está negociando a distribuição para empresas cujo consumo esteja acima de 1 milhão de m³ diários. Como a empresa deverá fornecer um total de 8 milhões de m³ diários ao estado, a expansão inicial da oferta estará limitada a um pequeno número de empresas.

Inauguração de trecho da FERRONORTE na divisa com São Paulo Foram inaugurados em maio do corrente ano 110 km da FERRONORTE, além de uma ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná, com extensão de 3,77 km. A ponte permitirá a ligação da FERRONORTE com a FEPASA, criando um corredor de transporte para o porto de Santos, o mais importante do país.

A ferrovia é estratégica para a região do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Apesar de suas excelentes condições naturais para a agricultura praticada na região com técnicas modernas, mecanizadas e de baixo custo, o escoamento da produção para outras regiões vem sendo a principal restrição à continuidade de seu desenvolvimento agroindustrial. Como não é servida diretamente por rios navegáveis e a utilização do modal rodoviário que a atende implica custos, com estradas em mau estado de conservação, o modal ferroviário passou a ser uma alternativa interessante.

O benefício mais imediato a ser alcançado pela FERRONORTE será a redução no valor dos fretes. Estima-se que o frete até o porto de Santos, partindo de Cuiabá, será reduzido em até 54,37%, com a média de 34,51% (dados da ESALq-USP).

Preço do Pedágio em Rodovias. Em pesquisas realizadas recentemente, a NTC (Associação Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas) trata do reajuste de pedágios. Segundo a entidade, para 36,84% de suas filiadas o peso do pedágio no custo operacional de seus veículos oscila entre 50% e 75% do gasto com diesel. Aquelas que detectam custo do pedágio maior que 75% do gasto com diesel chegam a 34,20%, enquanto as com custo menor que 50% do gasto com diesel chegam a apenas 28,94%. Ainda segundo a NTC, as filiadas consideram que o tempo de viagem e o gasto de combustível ficaram os mesmos após a cobrança de pedágio. Contudo, as mesmas filiadas consideram que as rodovias melhoraram após a cobrança do pedágio. Logo, crê-se que a redução de custo operacional deve estar se dando em outros itens de manutenção. Esses itens levam mais tempo para serem substituídos. Entretanto, fica a dúvida se as atuais pesquisas levam em conta também a pesagem mais rigorosa dos veículos, que deve estar sendo feita após as privatizações.

Segundo a mesma pesquisa da NTC, 30,52% das filiadas repassam os custos adicionais totalmente, 30,52% parcialmente, e o restante não repassa. Tudo indica haver uma situação indefinida na concorrência do mercado: o repasse não é generalizado, mas ao mesmo tempo não é exceção.

Observa-se que a má conservação das estradas, segundo as próprias transportadoras, vinha aumentando em 39% o custo de manutenção dos veículos. A NTC alega, porém, que o pedágio tem subido 145,7% acima do INCT (Índice Nacional de Custo de Transporte da Fipe-USP) desde 1994. Outro problema seria a distribuição pouco racional dos pedágios: poucos em trechos longos e muitos em trechos curtos.

Mudanças no Porto de Santos após a Privatização.

Vários terminais do porto de Santos vêm aumentando significativamente sua produtividade após a privatização. Esse aumento se deve não apenas à aquisição de equipamentos modernos, mas também a mudanças no plano de estivagem e no fluxo comercial.

Alguns terminais já atingiram a marca de 67 contêineres movimentados por hora, quando os portos mais eficientes do mundo têm média de 50 movimentos/hora. Também foi alterada a espera média dos navios. Antes da privatização ela era de 1,5 a 2,0 dias. Hoje é de no máximo 15 horas.

Apesar desses ganhos, há consenso de restarem reduções significativas de custo a serem feitas. As tarifas foram reduzidas em mais de 60% e representam hoje 18% do custo total de movimentação. Entretanto, o custo de carregamento de contêineres em Santos ainda é maior que em Buenos Aires e Europa.

Entre as hipóteses explicativas desse problema, estão a de cartelização dos armadores (que não estariam repassando as reduções de custo) e a de haverem elevados preços de mão-de-obra avulsa devido à atuação de sindicatos.

Mudança de Contrato das Ferrovias Privatizadas. As empresas concessionárias dos 22 mil km da malha ferroviária brasileira querem mudar as cláusulas dos contratos firmados há um ano com o Ministério dos Transportes. As empresas alegam que os contratos partiram de bases irreais de movimento de cargas, já que foram fixadas com base no desempenho da RFFSA em 1993, a partir de quando o volume de operações caiu cerca de 25% até 1996, ano das privatizações. Além disso, o desempenho caiu devido à desregulamentação dos preços para transporte de derivados de petróleo e o início de operações de oleodutos.

Segundo o Ministério dos Transportes, a dificuldade de revisão se deve ao fato de que eventuais alterações contratuais poderiam levar os consórcios perdedores da concorrência a questionar judicialmente a validade das concessões. A Lei de Licitações (nº 8666) prevê revisões apenas em casos de fenômenos naturais ou mudanças drásticas na economia.

II.5 - Ciência e Tecnologia

Patentes.

Empresas requerem ampliação do prazo de patentes. Pelo menos cinco liminares e duas sentenças em primeira instância foram concedidas a favor de empresas que recorreram à Justiça contra o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) para obter ampliação do prazo de suas patentes, de 15 para 20 anos. As ações, movidas principalmente por multinacionais instaladas no Brasil, estão fundamentadas no Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio (TRIPS), do qual o Brasil é signatário, e prevê a vigência de marcas e patentes por 20 anos. O INPI não aceita as reivindicações das empresas e está recorrendo de todas as liminares. O Instituto argumenta que os países signatários teriam um ano para se adequar às normas do acordo, além disso, os países em desenvolvimento só estariam obrigados a segui-lo após quatro anos.

INPI Concede as Primeiras *pipelines*. O Instituto de Propriedade Industrial (INPI) concedeu as primeiras patentes *pipeline*. Foram oito patentes de três indústrias químico-farmacêuticas, sendo uma delas a norte-americana Pfizer. As empresas tiveram o prazo de um

ano, após a publicação da Lei de Propriedade Industrial, para fazer os pedidos de depósito.

Financiamento do PADCT. Terminou em 20 de maio o prazo final para encaminhamento de projetos para financiamento no âmbito do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PADCT) do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT). O total de recursos disponíveis nessa fase foi de R\$17,4 milhões para financiar plataformas tecnológicas e pesquisas cooperativas.

Plataformas tecnológicas são foros onde as partes interessadas se reúnem para identificar os gargalos tecnológicos ligados a um determinado setor ou região bem como para definir as ações prioritárias a fim de eliminá-los. O resultado esperado das plataformas, dentro do escopo do programa, é a formação de parcerias entre institutos de P&D, universidades e representantes do setor produtivo, para a elaboração de projetos cooperativos que venham a contribuir para o aumento da competitividade da indústria nacional.

A pesquisa cooperativa caracteriza-se por ser um projeto de pesquisa aplicada, de desenvolvimento tecnológico ou engenharia, objetivando a busca de novos conhecimentos sobre um determinado produto, sistema ou processo. O projeto é executado de forma conjunta entre instituições tecnológicas e empresas, privadas ou não, que participam com recursos financeiros ou técnicos, custeando ou executando partes do projeto.

FAPESP Investe em Inovação Tecnológica. A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) liberou R\$771 mil para o financiamento de projetos de pesquisa no âmbito do Programa de Inovação em Pequenas Empresas (PIPE). O programa tem como objetivo apoiar o desenvolvimento de pesquisas inovadoras, a serem realizadas por pequenas empresas nas áreas de ciência, engenharia ou educação científica e tecnológica, que apresentem um potencial de retorno comercial ou social.

A FAPESP tem, ainda, o Programa de Parceria para a Inovação Tecnológica (PITE) que visa estimular o desenvolvimento tecnológico por meio de parcerias entre instituições de pesquisa e empresas instaladas no estado de São Paulo.

Cresce Demanda por Serviços dos Laboratórios do INPE. Grandes empresas multinacionais instaladas no Brasil, como a Volkswagen e a Philips, estão intensificando o uso de tecnologia espacial disponível no país para certificar seus produtos de acordo com normas internacionais de qualidade.

Nos últimos três anos o Laboratório de Integração e Testes (LIT) do INPE praticamente dobrou seu faturamento anual com a prestação de serviços para a

indústria nas áreas de interferência eletromagnética, vibração, aferição de grandezas elétricas, testes ambientais, e medidas físicas. As indústrias do setor automobilístico, de telecomunicações e de informática, segundo o gerente do LIT, são as que mais demandam os serviços do laboratório.

Cabe destacar a participação de algumas dessas empresas em um projeto de parceria com o INPE, para expandir as instalações do LIT. O custo do projeto de expansão, envolvendo a compra de equipamentos e a infra-estrutura de um novo prédio, é de US\$ 24 milhões. Parte desse valor será financiado por um conjunto de indústrias, a maioria do setor automobilístico. A Volkswagen, por exemplo, fará um investimento de US\$ 1 milhão no projeto de expansão do LIT que prevê, entre outras coisas, a instalação de equipamentos mais sofisticados de testes de interferência eletromagnética, que hoje respondem por aproximadamente 50% dos pedidos feitos pelas empresas.

Pesquisa Revela Perfil Tecnológico Empresarial A Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE) está concluindo a Pesquisa de Atividade Econômica Paulista (PAEP), cujo questionário apresenta perguntas sobre os investimentos de vários setores em tecnologia da informação. O resultado da pesquisa deverá ser divulgado em julho, durante a FENASOFT. Os dados finais serão utilizados pelas entidades que colaboraram na pesquisa, como a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), e o Sindicato da Indústria de Construção Civil (SINDUSCON), entre outras.

Projeto Leva Tecnologia às Empresas O projeto Tecnópolis a Domicílio é uma parceria entre a Prefeitura de Porto Alegre, universidades e a Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul (FIERGS). A proposta do projeto é fazer um levantamento das necessidades das empresas para melhorar os processos de produção e gerenciamento, e encaminhá-las às instituições capazes de oferecer soluções.

A seleção das empresas ocorreu entre aquelas que utilizaram bônus metrologia nos últimos 12 meses. São empresas que tiveram seus instrumentos calibrados pela rede metrologia do estado demonstrando, portanto, sua preocupação com a qualidade.

CNI Divulga Resultados de Pesquisa. A Confederação Nacional das Indústrias (CNI) divulgou os resultados da pesquisa intitulada Modernização, Emprego e Capacitação Tecnológica. Foi realizada a consulta entre 1997 e 1998 junto a 516 empresas de 22 setores. Os resultados indicam que as empresas direcionaram, em média, 11,3% de sua receita operacional líquida em modernização tecnológica. Os maiores investimentos (40,6%) vêm ocorrendo em telecomunicações, e os menores (5%) em construção civil. Apenas 5% dos

entrevistados não implantaram programas de qualidade ou de modernização tecnológica, sendo os setores de material de transporte e calçados e couros os que mais investem em gestão da produção.

Parceria em C&T. A Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), a Empresa Brasileira de Compressores (EMBRACO) e a Multibrás, ambas empresas do grupo Brasmotor, com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), estão desenvolvendo em parceria uma câmara para testes de componentes e sistemas de refrigeração em baixas temperaturas. A câmara funciona no departamento de engenharia mecânica da UFSC e vai permitir o desenvolvimento de produtos mais eficientes, uma vez que as empresas não dispunham do equipamento e tampouco contavam com uma equipe técnica de pesquisadores na área.

USIMINAS Vende Tecnologia para a SIDOR. A USIMINAS assinou contrato de US\$ 4 milhões para fornecimento de tecnologia e assistência técnica à Siderúrgica del Orinoco (SIDOR) da Venezuela, privatizada em dezembro de 1997. O acordo que deve vigorar de dois a três anos foi firmado com o consórcio Amazônia, controlador da siderúrgica e do qual a USIMINAS faz parte com 10% de participação.

III - Temas em Destaque

III.1 - Medidas de Incentivo às Exportações no Período 1995-97

Os déficits anuais na balança de transações correntes vêm crescendo desde 1993. No que diz respeito à balança comercial, os fortes incrementos observados nas importações nos últimos quatro anos não têm sido acompanhados, na mesma proporção, pelo aumento das exportações. Ao mesmo tempo, as recentes crises externas em economias emergentes sugerem prudência quanto à sustentabilidade do financiamento do Balanço de Pagamentos por meio de sua conta de capitais. Dada a rigidez da conta de serviços, o incremento das exportações tornou-se o alvo principal do atual governo para a melhoria das contas externas.

Nos últimos anos têm sido adotadas medidas de natureza fiscal e creditícia para correção de distorções observadas no mercado e estímulo às exportações. Também têm sido adotadas medidas de redução dos custos de operação dos serviços de infra-estrutura, visando ao incentivo às vendas externas e ao aumento da competitividade da indústria doméstica. No conjunto de instrumentos adotados com esse fim, destaca-se o financiamento às exportações que, por seu turno, deve ser implementado sem infringir as

regras acordadas na Organização Mundial do Comércio (OMC).

Financiamento às Exportações. O financiamento privado de longo prazo é a grande lacuna do sistema financeiro nacional. O desenvolvimento do capital industrial nacional ocorreu com o Estado como o agente principal do processo de intermediação entre poupança e investimento, tornando extremamente importante o papel do agente financeiro público.

No Brasil, a oferta de crédito de longo prazo concentra-se, há muito tempo, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No tocante às exportações, os desembolsos da linha de financiamento do banco, BNDES-Exim (antigo FINAMEX), têm crescido substancialmente. Tais desembolsos foram de R\$ 1,2 bilhão em 1997, valor superior em 195% a todo o crédito liberado em 1996. Nos primeiros cinco meses de 1998 os desembolsos do BNDES-Exim foram superiores em cerca de 152% em relação àqueles verificados para igual período de 1997, atingindo a cifra de US\$ 752,3 milhões. Estão previstos para 1998 desembolsos da ordem de R\$ 2,5 bilhões nessa linha. O crescimento do volume de exportações financiadas por meio do BNDES-Exim é atribuído, pelo banco, em primeiro lugar, à ampliação da lista de produtos passíveis de financiamento. Desde o início de 1997 os recursos do BNDES-Exim tornaram-se disponíveis para o financiamento não apenas das exportações de bens de capital, mas também de produtos manufaturados em geral, segundo a política de financiamento de bens de maior valor agregado. Além disso, a redução dos custos de financiamento e o aumento dos níveis de cobertura do BNDES no financiamento total dos projetos de 85% para 100%, também contribuíram para o aumento nos desembolsos do BNDES-Exim. A soma do spread básico e do spread de risco foi reduzida para, até, 1% ao e a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), aplicada aos empréstimos do banco e que se reduziu de cerca de 25% em 1996 para 10,63% no trimestre junho/agosto de 1998.

Ademais, o BNDES assumiu um dos principais papéis no estímulo do governo às exportações. Em novembro de 1997 foi criado um fundo de aval - Fundo de Garantia para Promoção da Competitividade - para micro, pequenas e médias empresas, regulamentado pelo Decreto nº 2.509, em 9/3/98. O fundo de aval é gerido pelo BNDES e voltado para o fomento de exportações e de investimentos de empresas com receita operacional líquida até R\$ 15 milhões por ano. Em 10/11/97, por meio do Decreto nº 2.369, foi regulamentada a lei que dispõe sobre o seguro de crédito às exportações no âmbito das operações do BNDES-Exim pós-embarque. O seguro de crédito às exportações visa garantir e proteger as exportações brasileiras contra riscos comerciais, políticos e extraordinários que possam afetar negativamente as

transações econômicas e financeiras vinculadas às operações de crédito à exportação. Segundo o decreto, poderão ser segurados os exportadores e as instituições financeiras que financiarem ou refinanciarem as exportações.

Com a regulamentação do seguro de crédito às exportações e a criação do fundo de aval, esperava-se que fossem eliminados importantes obstáculos para a concessão de financiamentos para as micro, pequenas e médias empresas. Todavia, desde o início do ano, pouquíssimas operações vinculadas ao fundo de aval - apenas quatro, até julho - foram efetivadas. Os agentes financeiros do BNDES resistem em operar o mecanismo visto que este cobre, no máximo, 70% dos riscos da operação. O seguro de crédito às exportações também vem apresentando resultados abaixo do esperado: desde que entrou em vigor, em janeiro último, até junho, só foram realizadas oito operações de exportação vinculadas a esse mecanismo, todas de curto prazo, variando de 90 a 120 dias. O principal entrave detectado pelo governo ao seu sucesso reside na ausência de uma cláusula de indexação nas apólices de seguro de crédito. Nesse caso não há proteção contra eventuais desvalorizações cambiais ou aumentos dos índices de preços. Buscando corrigir o problema, em junho o Banco Central deu permissão para que as apólices de seguro de crédito à exportação sejam atreladas ao dólar.

Ainda entre as medidas introduzidas em novembro de 1997 está a destinação de R\$ 400 milhões para o BNDES operar com recursos do Programa de Financiamento às Exportações (PROEX), do Banco do Brasil, na modalidade de equalização de taxa de juros. Portanto, parcela dos recursos do PROEX será administrada diretamente pelo BNDES-Exim, conferindo-lhe maior agilidade e autonomia para a equalização de taxas.

O PROEX corresponde a outra fonte de financiamento às vendas externas que vem ganhando recentemente crescente importância no esquema de financiamento às exportações. A Lei nº 8.187, de 1/6/91, que criava o PROEX, foi revogada pela Medida Provisória nº 1.574, de 7/8/97, que manteve os financiamentos para a exportação de bens e serviços nacionais. O PROEX funciona com recursos orçamentários da União e é operacionalizado a partir de duas modalidades: financiamento às exportações de bens e serviços, e sistema de equalização de taxa de juros, que consiste na cobertura de diferenças entre as taxas de juros dos financiamentos e os custos de captação de recursos. Em ambos os casos o financiamento poderá cobrir até 85% do valor exportado. Esse percentual poderá ser reduzido se o índice de nacionalização da mercadoria for inferior a 60%. Todavia, para alguns produtos, como bens de capital e produtos de alto valor agregado, a equalização de taxas pode cobrir 100%.

Para aumentar os desembolsos do PROEX, foram adotadas algumas medidas em abril de 1997, tais como sua autonomia para realizar operações de financiamento no limite de R\$ 5 milhões sem consulta prévia ao Comitê de Crédito à Exportação (CECEX). No último caso, foi conferida maior agilidade operacional ao PROEX, dado que o limite anterior para aprovação de financiamentos sem consulta prévia estava fixado em R\$ 1 milhão. Por fim, em maio de 1998 o Conselho Monetário Nacional (CMN) flexibilizou as regras do PROEX para facilitar os empréstimos ao setor exportador: os exportadores já podem, desde então, combinar os dois mecanismos de financiamento (equalização de taxas de juros e financiamento direto às exportações) até o limite máximo de 85% do valor da operação.

O financiamento através do PROEX nos últimos anos tem aumentado significativamente. Em 1996 o orçamento do programa foi de R\$ 478 milhões para suas operações, enquanto no ano seguinte o orçamento foi da ordem de R\$ 957 milhões. No primeiro trimestre de 1998 as operações aprovadas vinculadas ao programa cobriram US\$ 3,3 bilhões de vendas externas, enquanto que em igual período do ano anterior as exportações vinculadas ao PROEX foram da ordem de US\$ 1,1 bilhão. Para 1998 a proposta orçamentária do PROEX é de R\$ 1,5 bilhão, sendo R\$ 980 milhões para operações de equalização de taxa de juros e R\$ 470 milhões para financiamentos diretos.

Em 1997 os desembolsos do BNDES-Exim e do PROEX foram, respectivamente, de US\$ 1,2 bilhão e de US\$ 266 milhões. Segundo o BNDES, em 1997 mais de 80% das operações de financiamento às exportações cobriu cerca de 100% do valor exportado. Para o caso do PROEX, as exportações ocorridas vinculadas ao seu financiamento foram superiores a US\$ 3,5 bilhões em 1997. Portanto, o financiamento público às exportações no Brasil estava vinculado a cerca de apenas 9% do valor exportado em 1997 (US\$ 53 bilhões).

Com relação ao financiamento privado às exportações, as principais modalidades existentes são os Adiantamentos de Contrato de Câmbio (ACC) e os Adiantamentos de Contrato de Exportação (ACE). Estes mecanismos de financiamento são utilizados por grandes e médios exportadores e consistem no aporte de recursos de curto prazo aos exportadores, captados no mercado externo por bancos comerciais até o limite do valor das mercadorias embarcadas. Os exportadores podem auferir ganhos financeiros a partir de operações de arbitragem entre as taxas de juros domésticas e internacionais por um período de 180 dias que antecedem o embarque das exportações (ACC), como também por outro período de mais 180 dias após o embarque (ACE).

Com o objetivo de apoiar empresas com dificuldades para produzir e embarcar o contratado, o Conselho Monetário

Nacional (CMN) emitiu a Resolução nº 2.312, em 4/9/96, facilitando a captação de recursos externos por instituições financeiras para repasses a empresas exportadoras, com isenção de IOF. Essas operações estão sujeitas ao prazo mínimo de 180 dias, e limitadas a 200% do volume de contratos de câmbio de exportação não liquidados, com mercadorias a embarcar até 31/7/96. A Circular nº 2.719 do CMN elimina a necessidade do exportador declarar, nos contratos de câmbio celebrados anteriormente ao embarque das mercadorias, a especificação do produto a ser vendido. Desse modo, o contrato de um exportador que não conseguiu cumpri-lo pode ser vendido a terceiros.

Outro estímulo do governo ao incremento das exportações em novembro de 1997 estendeu os direitos de realizar ACC para os produtores de insumos que integram as cadeias produtivas de bens exportados. A medida permite a geração de ganhos de arbitragem financeira pelos produtores de insumos, e visa estimular as exportações via redução dos custos financeiros que pesam ao longo das cadeias produtivas dos bens exportados. Até o presente momento a medida não foi operacionalizada e sua eficiência poderá ficar comprometida por dois motivos. O primeiro motivo se associa às relações de poder de mercado verificadas ao longo das cadeias produtivas, que determinam a taxa de repasse dos ganhos financeiros obtidos pelos fornecedores de insumos aos exportadores. O segundo motivo se relaciona à inexistência de garantias bancárias por parte de empresas de insumos de menor porte, onde o exportador final teria que empenhar suas garantias para viabilizar o fechamento das operações.

Políticas de Estímulo às Exportações de Micro, Pequenas e Médias Empresas. A atuação do governo para apoiar as exportações se dá também em outras frentes, além da melhoria das condições de financiamento às vendas externas. A constatação do elevado grau de concentração das exportações brasileiras em poucas empresas de grande porte estimulou o governo a buscar alternativas para ampliar a base das empresas com inserção ativa nas vendas externas. O objetivo de dobrar o valor exportado até o ano 2002 torna fundamental a participação de micro, pequenas e médias empresas (PME) no processo, porquanto as mudanças tecnológicas e organizacionais em curso viabilizaram a inserção competitiva dessas empresas na estrutura industrial: as novas tecnologias tornam possível, visto que programáveis, a produção a baixo custo de lotes pequenos de produtos que podem ser diferenciados, permitindo que as economias de escopo também passem a ocupar lugar central na obtenção de eficiência produtiva, enquanto as economias de escala deixam de ser o principal parâmetro no processo. Mencione-se que economias de escala podem ser alcançadas para um conjunto de empresas integradas e especializadas em fases distintas do processo de produção a partir da diminuição dos custos de

coordenação entre empresas. Ademais, é notória a competitividade internacional adquirida por distritos industriais marcados pela eficiência coletiva de micro e pequenas empresas, localizados em diversos países, como, por exemplo, a Terceira Itália (Itália), Baden-Württemberg (Alemanha), Vale do Silício (Estados Unidos), etc.

Entre as ações do governo para ampliar a base das empresas exportadoras do país, está a criação da Agência de Promoção das Exportações (APEX), por meio do Decreto nº 2.398, de 21/11/97, destinada a estimular as micro e pequenas empresas no comércio internacional. A APEX é subordinada ao Conselho Deliberativo Nacional do Serviço Brasileiro de Apoio às micro e Pequenas Empresas (Sebrae), e se concentrará na promoção de 10 a 12 setores que apresentem-se, ao mesmo tempo, como dinâmicos para exportação e detentores do maior número de micro/pequenas empresas. A agência apresentará as atividades clássicas de promoção comercial: por seu intermédio serão traçados programas de melhoria de qualidade, como também serão colocados à disposição dos empresários, por exemplo, contatos no exterior e informações sobre feiras e exposições, o acesso a pesquisas dirigidas de mercado e treinamentos para negócios em feiras internacionais. A APEX contará com um comitê diretor que, além de seu presidente, terá seis membros - metade de exportadores e os outros três, especialistas provenientes do Itamaraty, da Casa Civil e do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo. Quanto aos custos operacionais, a APEX terá disponível uma dotação inicial de R\$ 50 milhões anuais, oriundos do orçamento do Sebrae.

Redução dos Custos dos Serviços de Infra-Estrutura.

Na área de infra-estrutura, cujas deficiências de naturezas diversas podem ser sintetizadas no denominado "Custo Brasil", frisem-se os avanços já obtidos na privatização dos serviços de infra-estrutura, na eliminação dos monopólios estatais nas áreas de petróleo, telecomunicações, distribuição de gás encanado e resseguros, bem como na flexibilização das regras de acesso ao mercado de produção e distribuição de energia elétrica. Mencione-se, também, a Lei de Concessões de Serviços Públicos (Lei nº 8.987 de 13/2/95). Esta legislação permite ao setor privado, inclusive capitais estrangeiros, arrendar e operar estradas de rodagem, ferrovias, portos, geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, etc. A redução do "Custo Brasil" que o processo deve proporcionar nos próximos anos contribuirá para incrementos de competitividade de toda a economia e, por conseguinte, das exportações.

Desoneração Tributária das Exportações. Permanece o fim das contribuições sociais do PIS/Pasep e da Cofins, incidente sobre matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem, adquiridos no mercado interno

por empresas exportadoras por meio do crédito fiscal instituído em outubro de 1994. Além disso, a Lei Complementar nº 87 de 13/9/96 estabeleceu a desoneração do ICMS sobre as exportações de produtos primários e industrializados semi-elaborados e sobre as compras de mercadorias destinadas ao uso ou consumo do estabelecimento, ou ao seu ativo permanente. Para compensar as perdas na arrecadação dos estados, foram criados mecanismos de compensação, via títulos especiais do Tesouro Nacional destinados a abater dívida dos estados junto à União. Quando o montante a ser compensado ultrapassar a dívida dos estados, seu ressarcimento será feito em dinheiro. Já os municípios receberão integralmente em dinheiro os 25% da receita do ICMS a que têm direito. O período de compensação pode chegar a até dez anos.

Alterações de Âmbito Institucional. No âmbito institucional, destaca-se a criação da Câmara de Comércio Exterior (Camex) pelo Decreto nº 1386, de 6/2/95. A Camex tem como função traçar diretrizes e realizar a coordenação de políticas de comércio exterior visando superar os problemas institucionais decorrentes da fragmentação das instâncias decisórias na área, de modo a maximizar a eficiência das políticas de comércio exterior. Recentemente, por ocasião da posse do novo secretário-executivo da Camex, o governo emitiu sinais de que considera o estímulo às exportações e à reestruturação industrial como processos intimamente ligados, ampliando o âmbito de atuação da Câmara, que passaria a ter como função precípua a elaboração de políticas para eliminar a desvantagem competitiva do setor produtivo nacional.

Considerações Finais. A importância das medidas de incentivo às exportações adotadas nos últimos anos é incontestável: elas visam solucionar distorções presentes no sistema econômico brasileiro, há muito apontadas pelos exportadores, e estimulam a competitividade da indústria nacional. Contudo, podem não ser suficientes para alcançar a meta do governo de dobrar as exportações até 2002, quando atingiriam a cifra de US\$ 100 bilhões.

Em que pese o importante crescimento do financiamento às exportações, via BNDES-Exim e PROEX, a parcela das operações de exportação financiadas ainda é pequena, se comparada à média internacional. No caso específico do financiamento privado às exportações, nas modalidades ACC e ACE, a despeito de seu grande alcance em relação ao volume exportado no país (acima de 80%), são favorecidas, por meio desses mecanismos, apenas as vendas externas de bens com ciclos de produção mais curtos e empresas com tradição exportadora já consolidada. Além disso, em função da própria lógica de seu mecanismo, as operações de ACC e ACE, como também o sistema de equalização de taxas do PROEX, correspondem a uma compensação às distorções presentes na economia brasileira, tais como elevadas taxas de juros.

Apesar dos avanços verificados nas áreas tributária e da legislação trabalhista, são ainda esperadas reformas constitucionais que desonerem as exportações tanto quanto à carga fiscal, pelo fim da incidência de impostos em cascata, quanto aos encargos trabalhistas. Ainda no tocante à legislação trabalhista, busca-se maior racionalidade do sistema de incentivos implícito nas regras de contratação e de demissão, que hoje induzem uma alta rotatividade da mão-de-obra.

Na área de infra-estrutura o processo de privatização avançou bastante nos últimos anos, tendo sido praticamente concluído em alguns setores, como o de transporte ferroviário. Em outros, como o de portos, o processo tem avançado muito lentamente, a despeito da notória ineficiência e elevados custos em que operam os portos brasileiros, que oneram significativamente a competitividade das exportações. Espera-se, ainda, que agências reguladoras tais como a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP), já instituídas, adotem mecanismos de regulação adequados, visando assegurar a eficiência produtiva e alocativa no fornecimento dos serviços de infra-estrutura privatizados, garantindo o bem-estar do consumidor.

No campo institucional, embora ainda existam dificuldades de coordenação entre programas institucionais, a recente criação da Camex - foro de discussão e de coordenação de políticas de comércio exterior - pode corresponder a importante passo para solucionar estes problemas.

Com relação às micro, pequenas e médias empresas (PME), apesar de o financiamento ser condição necessária para a alavancagem de suas exportações, a experiência internacional recente sugere que o êxito exportador dessa categoria de empresas está associado à presença de distritos industriais de PME. Não há evidências internacionais de que as políticas públicas possam criar distritos industriais. O seu surgimento tem ocorrido de modo espontâneo. Porém as instituições governamentais têm sido importantes para estimular o desenvolvimento de distritos já existentes, via formação de parques tecnológicos, incubadoras de negócios, promoção de feiras, montagem de esquemas adequados de financiamento às empresas do distrito, etc.

Contudo, não há no leque de medidas ações voltadas para estimular a produtividade e competitividade das empresas de distritos industriais existentes no país. Portanto, em que pese a relevância da desconcentração das exportações brasileiras em relação às grandes empresas para o seu crescimento ao longo do tempo, devem ter alcance limitado as políticas adotadas recentemente para desconcentrar a base de empresas exportadoras por meio do estímulo ao aumento da participação das exportações

das PME no total das vendas externas do país, tais como a criação do fundo de aval, o restabelecimento do seguro de crédito para exportação, a criação da APEX, etc.

Por fim, o espectro das medidas anteriormente mencionadas é extenso e representa importante avanço na correção de distorções nocivas ao desempenho exportador brasileiro. Seus estímulos ao incremento das exportações apresentam efeitos distintos no curto e no longo prazo. Podem, no curto prazo, propiciar uma mudança no patamar das vendas externas; porém, podem não ser suficientes para que se obtenha o crescimento sustentado das exportações no longo prazo.

A abertura da economia correspondeu, até aqui, ao principal instrumento adotado para viabilizar alterações estruturais na pauta de exportação. Ela afeta a alocação de longo prazo dos recursos produtivos em direção aos bens comercializáveis cujos setores produtores se mostrem mais eficientes, a partir da aproximação do conjunto de preços relativos domésticos dos internacionais. Contudo, há uma lacuna nas políticas que complementam a abertura econômica e que proporcionam ganhos de *market share* ao longo do tempo, dado que estariam relacionadas a alterações estruturais na pauta de exportação. Podem ser citadas as políticas tributária e de crédito subsidiado para o estímulo a investimentos em ciência e tecnologia, adotadas em larga escala por vários países e que não ferem as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC) Outras medidas de cunho estrutural serem o fortalecimento do mercado de capitais e o investimento em educação.

III.2 - Regime Automotivo Brasileiro

A indústria automobilística brasileira é o único setor industrial que contou com um conjunto amplo de políticas de incentivos após o processo de abertura econômica. O governo brasileiro editou várias medidas em 1995 e 1996, conhecidas como “regime automotivo”. No sentido estrito da definição de política industrial, ou seja, como *targeting* de setores ou indústrias, o regime automotivo é uma das medidas especialmente relevante do atual governo. Procura atingir três objetivos principais: atrair investimentos para o país, gerar empregos e reduzir o déficit comercial do setor.

Em 1996, foram habilitadas no regime automotivo geral 125 empresas. Em 1997, houve 40 habilitações. A maior parte das firmas habilitadas pertencem ao setor de autopeças e quinze são montadoras. Estão previstos US\$ 19,3 bilhões de investimentos amparados pelo regime automotivo geral (Lei nº 9.449), e US\$ 2,3 bilhões no regime automotivo especial para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste (Lei nº 9.440). Até o momento, o regime especial não mostrou eficácia em atrair investimentos para a região de cobertura. Os indicadores do regime automotivo geral são apresentados na tabela 1.

Com relação aos compromissos de investimentos das firmas assumidos dentro do regime automotivo geral, o indicador especialmente relevante que pode ser acompanhado são as aquisições em bens de capital. Está prevista a compra de aproximadamente US\$ 6,2 bilhões em bens de capital nacionais até 1999. As compras de bens de capital fabricados no país em 1996/97 pela indústria automobilística foram de US\$ 1,7 bilhão. Isso significa que até o final de 1997 foram cumpridos 27% dos compromissos de compra de bens de capital nacional assumidos pelas firmas até o final de 1999. Os compromissos de compra de bens de capital importados foram atendidos em 43%.

Tabela 1 - Indicadores do regime automotivo 1996 e 1997 (Milhões de US\$)

Itens	Geral	Monta-doras	Auto-peças
Exportações	11.458	7.041	3.584
Exportação líquida	10.492	6.493	3.269
Limite importação com redução do II	14.986	9.464	4.460
Importações realizadas			
a- Importação com redução de II	7.534	6.173	1.118
a1 - Autopeças	4.645	3.738	680
a2- Veículos de transporte	1.380	1.380	0
a3- Matérias-primas	310	55	252
a4- Bens de capital	1.198	980	165
b- Importação sem redução de impostos	2.303	1.366	821
b1 - Autopeças para produção e revenda	1.526	1.044	432
	11	11	0
b2- Veículos de transporte	188	5	181
b3- Matérias-primas	447	280	159
b4- Bens de capital			
Aquisições de fabricados no país	32.927	25.454	5.998
Bens de capital	1.728	1.321	376
Autopeças	26.593	22.312	3.065
Matérias-primas	4.606	1.821	2.557
Aquisições de produtos do Mercosul	3.872	3.585	235
Matérias primas	27	0,6	24
Autopeças	1.130	845	209
Veículos de transporte	2.665	2.665	0
Indicadores do regime			
Relação BK nacional / importado > 1	1,47	1,36	2,03
Índice médio de nacionalização > 60%	81%	81%	77%
Utilização de importação c/ redução II	68%	93%	26%
Exportações	11.458	7.041	3.584
Importações	14.478	11.542	2.445
Saldo comercial	-3.019	-4.501	1.140

Fonte - Banco de dados sobre indústria automobilística DIPPP/IPEA

OBS: O acompanhamento do Regime pode ser desagregado em quatro setores: i) montadoras; ii) autopeças; iii) máquinas rodoviárias e agrícolas e iv) reboque e semi-reboque. A Tabela apresenta os dados consolidados e os dois somente principais

No caso das montadoras, estão previstos US\$ 14,8 bilhões de investimentos amparados pelos incentivos do regime. As inversões em capital fixo absorverão a maior parte dos recursos: 32% (4,7 bilhões) serão usados para compras de máquinas e equipamentos nacionais e 20% (2,9 bilhões) para compras de bens de capital importados. Entre 1996 e 1997 as montadoras compraram US\$ 1,3 bilhão de bens de capital fabricados no país e importaram US\$ 1 bilhão em bens de capital. Aproximadamente 30% dos investimentos previstos em bens de capital até 1999 foram realizados até

o final de 1997. A relação entre bens de capital nacionais e importados foi de 1,47 em 1996/97, acima de 1, conforme exigido pelo regime.

No que diz respeito às fontes dos recursos, parte significativa dos investimentos deverá ser financiado com fundos domésticos. Aproximadamente 75% das inversões em capital fixo e de giro serão financiados com recursos próprios internos: 15% serão recursos de terceiros internos e somente 10% serão de fontes externas próprias ou de terceiros. Segundo o Censo de Capitais Estrangeiros do Banco Central, o fluxo de investimento direto externo para o setor de fabricação e montagem de automóveis foi de US\$ 286,1 milhões em 1996 e US\$ 222,7 milhões em 1997.

Nos dois primeiros anos de vigência do regime as importações das firmas habilitadas excederam as exportações em US\$ 3,0 bilhões. Os números comprovam que o regime automotivo conseguiu reverter o crescimento das importações, observado em 1994 e 1995. A maior parte das importações realizadas é de autopeças. As importações de autopeças representaram 21,6 % das compras totais de autopeças em 1996/97. O índice de nacionalização mínimo ficou acima dos 60% exigido pelo regime.

As montadoras foram responsáveis por 60% das exportações e 75% das importações realizadas no âmbito do regime automotivo em 1996/97. Um ponto importante a ser observado é o de que as montadoras utilizaram mais de 90% do limite de importação permitido para elas, dado o seu desempenho exportador. Mesmo assim, o índice de nacionalização dos veículos montados em 1996 e 1997 atingiu 81%, superior aos 60% exigidos pelo regime. Isso comprova que a medida efetiva do ponto de vista do comércio internacional é a vinculação das importações ao desempenho exportador da firma, e não a exigência de conteúdo local mínimo.

As importações das montadoras superaram suas exportações em 2,3 bilhões em 1996 e 2,1 bilhões em 1997. Em média, nos dois primeiros anos do regime automotivo, aproximadamente 60% das importações com redução de impostos são de autopeças e 23% de veículos de transporte. As importações sem redução de impostos representaram aproximadamente 13% do limite máximo de importações das firmas dado o seu desempenho exportador.

Quanto ao setor de autopeças, o regime automotivo o influenciou em dois sentidos. Por um lado, ampliou a concorrência no mercado doméstico com produtos importados através da redução da alíquota do Imposto de Importação (II) no início de 1996, e por outro, limitou a concorrência externa no mercado doméstico através da exigência de conteúdo nacional mínimo para carros produzidos domesticamente, além de vincular a

capacidade de importação das montadoras ao desempenho exportador. É importante observar que as grandes firmas do setor de autopeças estão associadas ao regime automotivo e se beneficiam da importação, com redução do II, de bens de capital e componentes para o seu processo produtivo, ou para complementar a sua linha de produção.

Deve ser observado ainda que as firmas de autopeças habilitadas no regime automotivo importaram menos componentes para produção do que seria permitido dado o seu desempenho exportador. As exportações das firmas habilitadas do setor de autopeças excederam US\$ 1,14 bilhão as importações em 1996/97. O índice médio de nacionalização foi de 77% em 1996/97, superior, portanto, ao permitido no regime automotivo (60%).

Com as alíquotas do II reduzidas para esse segmento, pode-se afirmar que a indústria de autopeças brasileira tem preços competitivos com os praticados mundialmente. Como não existem barreiras comerciais à importação suficientemente altas capazes de elevar os preços domésticos, os custos para o segmento das montadoras, que estão à frente na cadeia produtiva, não estão sendo pressionados para cima.

O Impacto Distributivo do Regime. Não há dúvidas, na literatura internacional, de que políticas semelhantes ao regime automotivo brasileiro geram impactos sobre a renda dos consumidores, dos produtores, dos empregados diretos e indiretos e do governo. Existem alguma dúvidas, entretanto, a respeito de quanto custam essas políticas para o país e sobre que segmentos da sociedade eles devem incidir. Os custos de proteção a um setor não incluem somente custos diretos como preços mais altos aos consumidores, mas também muitos custos indiretos. Entre eles podem ser citados a possível queda da qualidade dos produtos produzidos domesticamente e os custos de administração desses programas. Se há dúvidas sobre quanto custa a proteção, é importante observar que as dúvidas são ainda maiores quando se trata dos benefícios dessas políticas.

A análise econômica dos efeitos do regime automotivo brasileiro não é uma tarefa fácil dadas as características da indústria e a complexidade das medidas de incentivos que fazem parte do regime. Do ponto de vista distributivo, são identificadas três medidas principais na política para o setor automobilístico: i) alíquota do imposto de importação elevada para bens finais e reduzida para componentes; ii) conteúdo nacional mínimo; e iii) vinculação das importações às exportações. Além dessas medidas, foram estabelecidas quotas tarifárias no contexto das negociações multilaterais internacionais.

Sabe-se, no entanto, que tarifas de importações mais altas resultam em aumentos de preços no mercado interno e, portanto, nas margens de lucro dos produtores

domésticos, gerando ineficiência alocativa. A elevação das tarifas igualmente ocasiona um aumento da arrecadação do governo. Pode-se afirmar, também, que quotas de importação aumentam o poder de mercado dos oligopólios domésticos. A imposição de quotas possibilita a fixação de preços domésticos em patamares mais elevados, em comparação com os preços praticados, caso fossem utilizadas tarifas para reduzir as importações aos mesmos níveis.

As alíquotas mais elevadas de importação de veículos podem ter impactos positivos sobre o nível de emprego no segmento das montadoras. Alíquotas mais baixas no setor de autopeças têm impacto negativo no nível de emprego do setor. As montadoras instaladas no país beneficiam-se do regime automotivo através da elevada alíquota de importação de veículos e do reduzido imposto de importação para as autopeças e componentes usados no processo produtivo. Dessa maneira, eleva-se a proteção efetiva no setor de montadoras. Apesar das montadoras importarem com 50% de redução do II, elas fixam seus preços com base na proteção nominal, beneficiando-se da tarifa elevada e da redução dos seus custos de importação em relação aos custos dos seus concorrentes não instalados na indústria doméstica.

Sabe-se ainda que, ao estabelecer uma porcentagem de conteúdo local mínimo, o custo dos produtores finais aumenta via elevação de preços dos componentes. Tal aumento é devido ao maior poder de fixação de preços dos produtores intermediários frente aos produtores finais. No caso da indústria automobilística o poder de fixação de preços das autopeças é significativamente reduzido pois o mercado é oligopsônico.

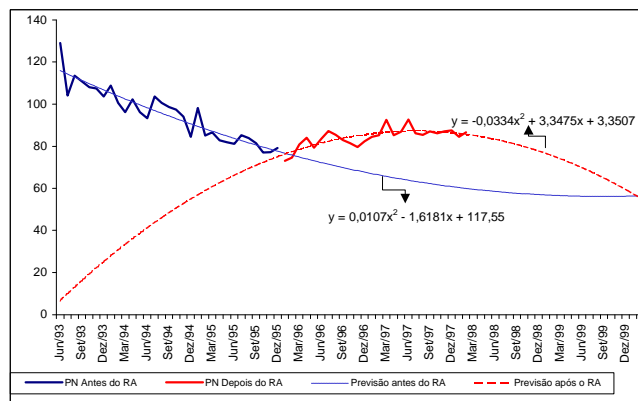
Por último, os preços domésticos podem aumentar com a exigência de performance exportadora porque a oferta de carros no mercado interno diminui proporcionalmente à exigência de exportação.

O principal problema para modelar o impacto do regime automotivo sobre a renda do consumidor é estimar o diferencial entre a trajetória prevista dos preços antes do regime ser implantado e aquela prevista após a implantação do regime. O gráfico 1 apresenta a trajetória de preços observada após julho de 1993 quando se encerra a última etapa do cronograma de redução tarifária, até fevereiro de 1998. Com a trajetória observada estimaram-se duas linhas de tendência de segunda ordem: a primeira com a trajetória entre julho de 1993 e dezembro de 1995 e a segunda a partir dos preços observados entre janeiro de 1996 e fevereiro de 1998.

O comportamento das linhas de tendência estimadas segue o comportamento de preços que seria esperado. Após julho de 1993, os preços dos veículos começaram a cair em função da concorrência com os importados. Esperava-se que essa tendência de queda dos preços se estabilizasse

ao longo do tempo. Com o início do regime automotivo em janeiro de 1996 era esperada e foi observada elevação dos preços, em virtude do aumento da proteção à concorrência internacional. Ao longo do tempo espera-se que os preços voltem a cair como conseqüência da diminuição da proteção do regime automotivo e do aumento da concorrência no mercado doméstico com as novas plantas instaladas no país.

Gráfico 1 - Trajetória observada e prevista dos preços antes e depois do regime automotivo



Fonte - Banco de dados sobre indústria automobilística DIPPP/IPEA

A partir das trajetórias estimadas para os preços antes e depois do regime automotivo estimou-se o diferencial de preços dos carros. A trajetória prevista dos preços em 1998 e 1999 foi ajustada de forma a incorporar o aumento nos preços finais do veículo resultante do aumento do IPI com a edição das medidas tomadas após a crise asiática.

De acordo com as estimativas apresentadas, os preços dos carros apresentam um diferencial de 25% quando comparada a trajetória prevista sem o regime com a trajetória prevista com o regime. Esse percentual adicional nos preços dos carros resulta, como explicado no texto acima, das diversas barreiras tarifárias e não tarifárias no contexto do regime automotivo. Levando em conta esse diferencial nos preços, a perda do consumidor será de da ordem de R\$ 35,6 bilhões. Parte da perda do consumidor se reverterá em ganhos para os produtores e parte em aumento de receita para o governo. Pressupondo que a produção doméstica (oferta do produtor) aumente proporcionalmente na mesma quantidade que a elevação dos preços, o ganho dos produtores seria da ordem R\$ 24,5 bilhões e a receita adicional do governo seria de R\$ 3,7 bilhões.

Estima-se que serão gerados 20 mil empregos diretos. Se cada emprego direto gerar cinco empregos indiretos, as novas inversões serão responsáveis pela geração de 100 mil empregos. O custo do regime automotivo para o consumidor em relação a cada emprego gerado ou poupado será de aproximadamente R\$ 356 mil (US\$ 339,2 mil). Estimativas semelhantes a esta foram realizadas, por diversos pesquisadores, para o caso da política de restrições voluntárias das exportações (*Voluntary Export*

Restrictions – VER) de carros japoneses para o mercado dos EUA nos anos 80. Os resultados indicaram que o custo para o consumidor por emprego poupado variou entre US\$ 120 mil a US\$ 250 mil. O diferencial de custos para o caso brasileiro e o norte americano pode ser explicado, entre outros motivos, pelo diferencial de proteção que as políticas proporcionaram e pela maior ineficiência relativa da indústria brasileira em relação ao resto do mundo nos anos 90, do que a ineficiência da indústria americana em relação à japonesa nos anos 80.

Deve-se ressaltar que os cálculos apresentados referem-se ao período de vigência das regras do regime, até 1999, durante os quais concentra-se grande parte dos investimentos previstos nos projetos aprovados. O efeito líquido do regime, em termos de benefícios e custos para a sociedade, consideraria necessariamente o longo prazo, e levaria em conta benefícios como novos investimentos, empregos gerados, aumento da arrecadação tributária, geração de divisas com exportações e desenvolvimento tecnológico. Haverá que considerar também os benefícios da descentralização regional da indústria, uma vez que muitos investimentos dirigiram-se a regiões fora dos tradicionais pólos produtores de veículos.

Boletim de Política Industrial incorpora estimativas de *Mark Ups* setoriais no anexo estatístico

O BPI passa a apresentar, a partir deste número, séries com estimativas, construídas pelo GAPI, sobre a evolução recente dos *Mark Ups* setoriais médios praticados pelas firmas do setor industrial brasileiro. Esses indicadores possuem grande relevância para formar um quadro sobre a trajetória descrita pelos diversos segmentos industriais no contexto de abertura comercial. Estas estimativas agregam valor ao anexo estatístico deste boletim, que visa sistematizar, organizar e produzir informações que iluminem a compreensão sobre a evolução e as transformações em curso no setor industrial brasileiro no período recente¹.

As séries apresentadas foram construídas a partir de informações disponíveis na matriz de insumo produto nos anos de 1985, 1990 a 1993. Elas descrevem, em base trimestral e anual, o nível, em termos setoriais médios, dos *Mark Ups* praticados. A proxy construída para avaliar a

¹ Para uma discussão mais profunda sobre os procedimentos metodológicos ver: Pereira, Thiago e Carvalho, Alexandre; “Abertura Comercial, *Mark Ups* Setoriais Domésticos e Rentabilidade Relativa das Exportações”; Texto Para Discussão do IPEA nº 571; junho de 1998.

dimensão absoluta dos *Mark Ups* setoriais médios foi a razão entre valor da produção setorial e os custos setoriais, definidos como a soma do consumo intermediário (tudo que um setor comprou de todos os setores da economia), importações setoriais, salários e contribuições sociais. Desta forma, a proxy escolhida para os *Mark Ups* setoriais médios é descrita pela fórmula abaixo:

$$MK_i = VP_i / (CI_i + Mi + Wi + CSI)$$

MK_i = proxy para *Mark Up* médio do setor i

VP_i = Valor da produção do setor i , obtida junto a matriz de insumo produto; CI_i = consumo intermediário do setor i , exclusive importações (todas as compras realizadas pelo setor i para todos os setores da economia, obtida junto a matriz de insumo produto); Mi = importações totais realizadas pelo setor i , obtida junto a matriz de insumo produto; Wi = salários pagos pelo setor i ; CSI = contribuições realizadas pelo setor i ;

As referidas estimativas foram complementadas, para os períodos nos quais não existe informação direta disponível na matriz de insumo produto, pela elaboração de um índice de *Mark Up*. O referido índice foi construído com base no confronto do IPA aberto por categoria de produto, da FGV, e dos índices de custos setoriais produzidos pela Funcex. Estes índices de custo, produzidos no âmbito do convênio FUNCEX/IPEA, utilizam a matriz de insumo produto para definir a estrutura de ponderação a ser aplicada sobre os diversos componentes de custo dos setores em questão.

As estimativas de *Mark Ups* foram atualizadas (a partir de 1993) através da aplicação da taxa de variação obtida por um índice de *Mark Up* (IPA setorial / índice de custo setorial). Os valores estimados desta forma devem ser interpretados como o valor dos *Mark Ups* setoriais médios que seriam obtidas (face a evolução descrita pelos índices de preços e custos setoriais) caso a estrutura representada pelos coeficientes técnicos da última matriz de insumo produto possa ser considerada uma representação aproximada das relações de fornecimento intra-setoriais.

As projeções construídas desta forma captam os efeitos indiretos das transformações estruturais geradas ao longo das cadeias produtivas sobre os *Mark Ups*, a medida em que estas se reflitam na evolução dos preços que ingressam na composição dos custos setoriais. Desta forma, ganhos de produtividade que sejam gerados nos demais setores, e que sejam repassados aos preços dos insumos, são captados nas estimativas através de seus impactos sobre os índices de custos setoriais. Entretanto, alterações mais drásticas na estrutura técnica da indústria, que se materializem em uma mudança na estrutura de compras do setor, ou que gerem maior eficiência na indústria, não são captados nos valores estimados através deste procedimento. Isto significa que as estimativas de

Mark Ups podem ter um viés que produz uma sobreestimativa nos contextos de mudança estrutural mais acelerada, e devem ser interpretadas como o valor que seria obtido, em termos setoriais médios, em um contexto de relativa estabilidade estrutural.

Cabe ressaltar, entretanto, que as estimativas agregadas não fornecem nenhuma informação sobre a dispersão dentro dos setores industriais. No caso das estimativas para a indústria de Automóveis, Ônibus e Caminhões, utilizando-se como proxy dos preços setoriais o IPA aberto para veículos automotores, verifica-se uma tendência de queda das estimativas de *Mark Ups*. No entanto, quando estima-se o *Mark Up* para o segmento de montagem de veículos de passeio, utilizando uma série de preços específica, verifica-se que, ao contrário da tendência descrita pelo conjunto do setor, este segmento descreveu um movimento de elevação do *Mark Up* médio, no contexto de maior proteção efetiva. (Ver, sobre a reversão da tendência dos preços de automóveis a seção Temas em Destaque: Regime Automotivo).

O GAPI procura, desta forma, contribuir para o debate sobre o processo de reestruturação da indústria, fornecendo informações que ajudem a consolidar a compreensão da dinâmica geral descrita pelo setor produtivo no contexto de abertura econômica.

IV - Quadros e Tabelas: Política Industrial

Quadro IV.1 - Processos *Antidumping* no Departamento de Defesa Comercial/MICT

Produto	País de Origem	Abertura do Processo ¹	Decisão final
Esferas de aço	Chile	Circ. 10 — 7/4/1997	Aplicado Direito Definitivo Port. Interm. nº 11 8/6/98
Hidrômetros residenciais	China	Circ. 16 — 5/6/1997	Encerramento de Investigação sem aplicação de medida. Circ. 20 — 4/6/98
Ímãs de ferrite em forma de anel	China	Circ. 17 — 5/6/1997	Aplicado Direito Definitivo Port. Interm. nº 20 8/6/98
Carbonato de bário	China	Circ. 25 — 3/7/1997	Aplicado Direito Definitivo Port. Interm. nº 14 — 6/7/98
Ferro cromo alto carbono	África do Sul, Casaquistão e Rússia	Circ. 35 — 11/9/1997	Em andamento
Tubos para coleta de sangue	EUA e Reino Unido	Circ. 36 — 15/9/1997	Em andamento
Sacos de juta	Bangladesh e Índia	Circ. 39 — 24/9/1997	Em andamento
Policloreto de vinila	México e EUA	Circ. 45 — 15/12/1997	Em andamento
Roda livre simples	Índia	Circ. 46 — 15/12/1997	Revogado Direito Definitivo Port. Interm. nº 1 10/3/98
Brocas helicoidais	China	Circ. 1 — 9/1/1998	Em andamento
Ferro-cromo alto carbono	África do Sul	Circ. 4 — 12/2/1998	Em andamento
Polícarbonatos	Alemanha e EUA	Circ. 5 — 12/2/1998	Em andamento
Unidade de bombeio mecânico para poços de petróleo	Romênia	Circ. 6 — 12/2/1998	Em andamento
Garrafa térmica e ampola de vidro para garrafas térmicas.	China	Circ. 19 — 4/6/98	Em andamento

1 — Data de publicação no Diário Oficial da União de Circular do MICT para abertura de processo.

Fonte: DDC / MICT, abril de 1998.

Quadro IV.2 - Ações de Defesa Comercial Promovidas pelo Brasil na OMC

País Reclamado	Assunto	Características do Processo
EUA (WT/DS2)	Gasolina	Fase de Implementação do Relatório Adotado. Os Estados Unidos anunciaram a implementação da recomendação do Órgão de Solução de Controvérsias como determinado em 19/08/97.
Comunidade Européia (WT/DS69)	Produtos derivados do frango	Apelação do Relatório do Grupo Especial. O Brasil recorreu no final de abril da decisão do Grupo Especial apresentado em 12 de março de 1998. O Órgão de Apelação revogou a decisão do Grupo Especial de que a União Européia tinha agido inconsistentemente com o Artigo 5.1(b) do Acordo sobre Agricultura. O Órgão de Apelação concluiu, entretanto, que a União Européia agiu inconsistentemente com o Artigo 5.5 do Acordo sobre Agricultura. O Órgão de Solução de Controvérsias adotou o relatório do Grupo Especial modificado pelo Órgão de Apelação.
Canadá (WT/DS70)	Aeronaves	Grupo Especial Ativo. O Brasil solicitou no dia 10 de julho a abertura de Grupo Especial alegando que os subsídios dados pelo governo canadense para a exportação de aeronaves civis são medidas inconsistentes com o Artigo 3 do Acordo de Subsídios. Os Estados Unidos reservaram direitos de terceira parte na disputa.
Canadá (WT/DS71)	Aeronaves	Consulta Pendente. Pedido feito em 10/3/1997 e tem o mesmo teor da ação WT/DS70. Mas aqui o Brasil argumenta que as medidas de subsídios adotadas pelo Canadá causam efeitos adversos de acordo com o Artigo 5 do Acordo de Subsídios.
Peru (WT/DS112/1)	Ônibus	Consulta Pendente. Pedido feito em 23/12/1997 diz respeito à investigação sobre a imposição de alíquotas de importação iniciadas pelo Peru contra as importações de ônibus do Brasil. O Brasil afirma que os procedimentos seguidos pelas autoridades peruanas para iniciar esta investigação são inconsistentes com os Artigos 11 e 13.1 do Acordo de Subsídios.

Fonte: Organização Mundial do Comércio, abril de 1998.

Quadro IV.3 - Ações de Defesa Comercial Promovidas contra o Brasil na OMC

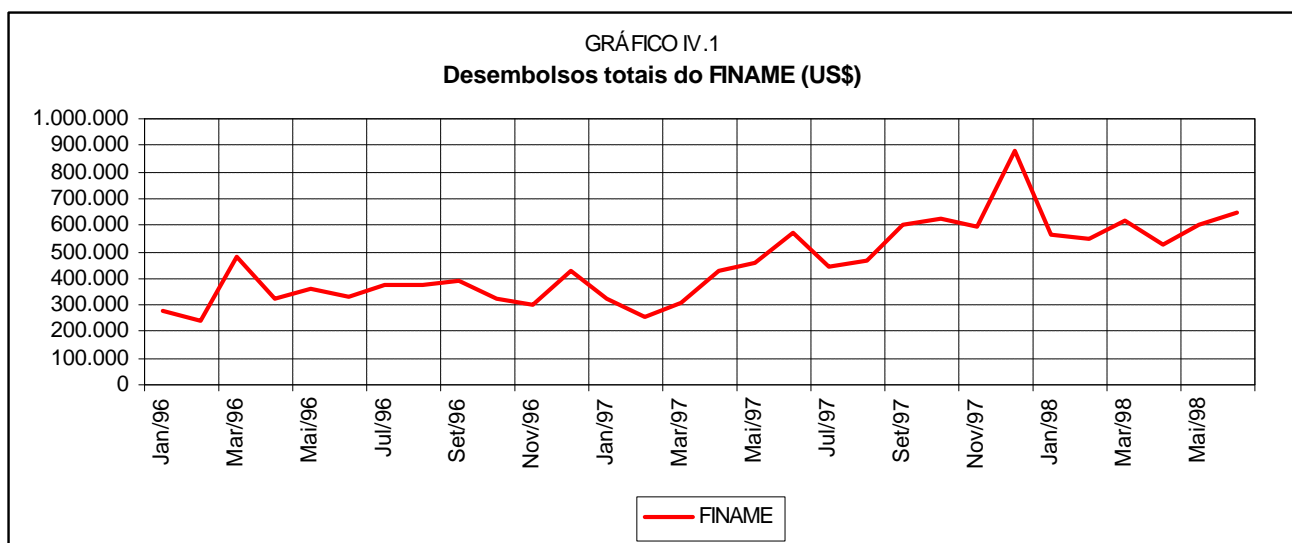
País Reclamante	Assunto	Características do Processo
Filipinas (WT/DS22)	Coco	Fase de Implementação do Relatório Adotado. Nenhuma medida foi aplicada contra o Brasil conforme decisão do Grupo Especial que foi mantida em 20/3/1997.
Sri Lanka (WT/DS30)	Coco	Consulta Pendente. O Sri Lanka protestou quanto à imposição de alíquota de importação referente ao coco. De acordo com o reclamante, a alíquota brasileira é inconsistente com os Artigos I, II e VI do GATT e Artigo 13 do Acordo Agrícola. 23/2/96.
Canadá (WT/DS46)	Programa de financiamento de exportação para aeronaves	Grupo Especial Ativo. Canadá solicitou no dia 10 de julho a abertura de Grupo Especial alegando que o subsídio concedido por intermédio do PROEX para compra de aeronaves brasileiras da EMBRAER era inconsistente com os Artigos 3, 27.4 e 27.5 do Acordo de Subsídios. Os Estados Unidos reservaram o direito de terceira parte na disputa.
Japão (WT/DS51)	Setor automotivo	Consulta Pendente. Violação do Artigo 2 do Acordo TRIMS; Artigos I:1, III:4 e XI:1 e Artigos 3, e 27.4 do Acordo de Subsídios e pedido de não violação com base no Artigo XXIV do GATT 30/7/96.
EUA (WT/DS52)	Setor automotivo	Consulta Pendente. Violação do Artigo 2 do Acordo TRIMS; Artigos I:1, III:4 e XI:1 e Artigos 3, 27.2 e 27.4 do Acordo de Subsídios. 9/8/96.
EUA (WT/DS65)	Setor automotivo	Consulta Pendente. Pedido feito em 10/1/1997, e que tem aproximadamente o mesmo teor da ação anterior. No entanto, inclui ainda questionamento sobre medidas adotadas pelo Brasil que beneficiam certas companhias localizadas no Japão, Coreia e Comunidade Européia. Os EUA alegam violação aos Artigos I:1, III:4 e XXIII:1(b) do GATT, Artigo 2 do Acordo TRIMS e Artigos 3 e 27.4 do Acordo de Subsídios.
Comunidade Européia (WT/DS81/1)	Setor automotivo	Consulta Pendente. Requerimento feito em 7/5/1997 a respeito de certas medidas de comércio e investimento implementadas pelo Brasil, incluindo particularmente as Leis nº 9.440 e nº 9.449 de 14/3/1997 e o Decreto nº 1.987 de 20/8/96. A Comunidade Européia argumenta que essas medidas do Brasil violam os artigos I:1 e III:4 do GATT 1994, Artigos 3, 5 e 27.4 do Acordo de Subsídios, e o Artigo 2 do Acordo TRIMS.
Comunidade européia (WT/DS116/1)	Regras para pagamento das importações	Consulta Pendente. Esse pedido, de 9/1/1998, diz respeito às medidas que afetam os termos de pagamento das importações introduzidas pelo Banco Central do Brasil. A Comunidade Européia argumenta que essas medidas violam os Artigos 3 e 5 do <i>Agreement on Import Licensing Procedures</i> .

Fonte: Organização Mundial do Comércio, abril de 1998.

Tabela IV.1 - Desembolsos FINAME — BNDES(em US\$ mil)

	Especial	Automático	Agrícola	FINAMEX	Sub-FINAME	BNDES Aut.	Total
Jan./1996	18.686	123.747	20.252	32.472	195.157	80.942	276.099
Fev.	20.315	118.859	8.241	29.821	177.236	63.262	240.498
Mar.	38.047	214.535	25.844	41.051	319.477	164.704	484.181
Abr.	23.482	154.085	17.039	26.710	221.316	104.250	325.566
Mai	28.275	152.278	21.402	23.976	225.931	134.971	360.902
Jun.	62.280	104.337	13.758	35.078	215.453	118.084	333.537
Jul.	42.813	135.678	19.069	33.268	230.828	146.004	376.832
Ago.	64.899	139.064	17.339	29.287	250.589	122.241	372.830
Set.	52.489	143.695	19.086	31.822	247.092	144.012	391.104
Out.	27.738	120.755	20.015	29.053	197.561	127.241	324.802
Nov.	29.903	113.897	17.326	35.136	196.262	105.079	301.341
Dez	37.222	145.344	16.128	42.212	240.906	184.409	425.315
Total	446.149	1.666.274	215.499	389.886	2.717.808	1.495.199	4.213.007
	Especial	Automático	Agrícola	Finamex*	Sub-Fin	Bndes-Aut	Total
Jan./1997		125.995	12.564	86.725	225.284	99.471	324.755
Fev.		90.144	13.473	38.923	142.540	116.069	258.609
Mar.		129.931	26.035	30.654	186.620	124.623	311.243
Abr.		178.380	27.980	71.491	277.852	150.782	428.634
Mai		180.778	22.765	64.720	268.264	189.027	457.290
Jun.		200.100	25.519	101.179	326.798	245.158	571.956
Jul.		192.005	28.741	49.155	269.900	175.639	445.539
Ago. *		153.944	23.235	168.917	346.096	117.135	463.231
Set.		180.200	27.917	94.838	302.955	297.033	599.988
Out.		227.648	41.905	141.857	411.410	211.486	622.896
Nov.		242.512	35.518	108.779	386.809	204.760	591.569
Dez		344.013	33.336	226.449	603.799	279.148	882.946
Total		2.245.650	318.989	1.183.688	3.748.327	2.210.330	5.958.657
	Leasing	Finame	Agrícola	BNDES- exim	SUB-FIN	BNDES-AUT	Total
Jan/1998		218.222	23.758	169.684	411.664	149.214	560.878
Fev.		221.790	35.240	117.892	374.923	173.436	548.359
Mar	0	276.073	39.212	159.985	475.270	139.624	614.894
Abr	589	218.561	37.474	114.075	370.699	153.488	524.187
Mai	7.989	243.108	23.202	182.900	457.200	142.512	599.711
Jun.	5.437	254.749	13.837	217.670	491.693	155.079	646.772
Total	14.015	1.432.503	172.723	962.206	2.581.448	913.352	3.494.801

Fonte: BNDES – 20/8/98 . Elaboração: IPEA — DIPPP. * Em agosto de 1997 os programas Especial e Automático foram substituídos pelo programa FINAME. O programa FINAMEX passou a chamar-se BNDES-exim.



Fonte: BNDES. Elaboração: IPEA- DIPPP

Tabela IV.2 - Desembolsos Setoriais FINAME – Janeiro a Junho 1998

(em US\$ mil)

Programa	Agrícola	FINAME	BNDES-exim	BNDES aut.	Total	%
	valor	Valor	valor	valor	valor	
SETOR COMPRADOR						
(A B) AGROPECUÁRIA	162.875	19.467	7.298	181.801	372.251	10,65
(C) MINERAÇÃO	0	10.317	0	1.777	12.094	0,35
(D) INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	7.231	602.288	518.969	370.647	1.499.394	42,90
D15 Alimento e Bebida	7.006	178.006	57.700	104.669	347.534	9,94
D16 Fumo	0	0	711	2.030	2.741	0,08
D17 Têxteis	0	10.683	6.244	30.088	47.005	1,35
D18 Confecção, vestuários e acessórios	0	7.012	0	20.569	27.581	0,79
D19 Couro, artefatos e calçados	0	2.261	0	14.651	16.913	0,48
D20 Madeira	0	14.321	0	4.350	18.671	0,53
D21 Celulose e papel	0	27.343	0	15.627	42.970	1,23
D22 Editorial e gráfica	0	4.982	1.588	5232	11.802	0,33
D23 Coque, refino petróleo, combustíveis	220	79.630	0	261	80.111	2,29
D24 Química	0	28.164	7.821	32.942	68.982	1,97
D25 Borracha e Plástico	0	54.355	3.576	22.801	80.732	2,31
D26 Minerais não metálicos	0	23.246	9.733	19.626	52.605	1,51
D27Metalurgia Básica	0	17.432	10.269	13.861	41.562	2,11
D28 Produtos de metal (Exclusive máq.)	0	20.224	2.750	11.405	34.379	0,98
D29 Máquinas e equipamentos	0	61.491	153.020	15.489	230.000	6,58
D30 Máquinas de escritório e informática	0	631	0	342	976	0,03
D31 Máquinas, aparelhos e materiais elet.	0	10.310	4.591	11.021	25.891	0,04
D32 Material eletrônico e eqs.comunic.	0	1.028	301	5.615	6.944	0,20
D33 Equip. Médicos, prec.,Aut. Industrial	0	1.786	1.182	1.152	4.120	0,13
D34 Veículos, reboques e carrocerias	0	15.644	39.226	12.934	62.834	1,94
D35 Outros equipamentos de transporte	0	63	215.570	8	215.641	6,17
D36 Móveis de indústrias diversas	0	12.970	7.706	20.646	41.322	1,18
D37 Reciclagem	0	703	0	219	922	0,03
(E-Q) COMÉRCIO E SERVIÇOS	2.617	800.432	3.955	359.128	1.179.708	33,76
E40 Eletricidade, gás e água Quente	0	16.164	0	73.921	90.085	2,58
E41 Captação, Tratamento e Distribuição de	0	40	0	498	538	0,02
F45 Construção	0	119.303	0	3.723	126.022	3,62
G50 Comér., Rep. Veíc. motos e combust.	0	62.205	1.989	104.961	170.322	4,87
H55 Alojamento e alimentação	0	520	0	31.955	32.475	0,93
I60 Transporte Terrestre Passageiro	0	215.161	0	3.904	219.065	6,45
160 Transporte Terrestre Cargas	0	188.946	0	1.275	193.434	5,53
160 TrANPorte Terrestre Outros	0	134.305	0	8.055	142.360	4,07
I61 Transporte Aquaviário	0	1.593	0	0	1.593	0,05
I62 Transporte Aéreo	0	1.179	1.966	0	3.145	0,09
I63 Ativ. Auxiliares do transp. e agências	0	11.091	0	14.451	25.631	0,73
I64 Correio e telecomunicações	0	652	0	2.810	3.703	0,11
J65 Intermediação financeira	2.617	24.368	0	26.593	53.578	1,55
K70 Atividades Imobiliárias	0	15.265	0	8.468	23.794	0,68
L75 Adm. Púb. defesa e seguridade social	0	180	0	0	180	0,01
M80 Educação	0	2.456	0	23.362	25.818	0,71
N85 Saúde e serviços sociais	0	6.170	0	32.710	38.880	1,11
O Outros serv. coletivos, sociais e pessoais	0	331	0	22.435	22.766	0,65
TOTAL BRASIL	172.723	1.432.504	530.852	913.353	3.063.447	87,66
EXTERNO (EXPORTAÇÃO)	0	0	431.354	0	431.354	12,34
TOTAL	172.723	1.432.504	962.206	913.353	3.494.801	100,00

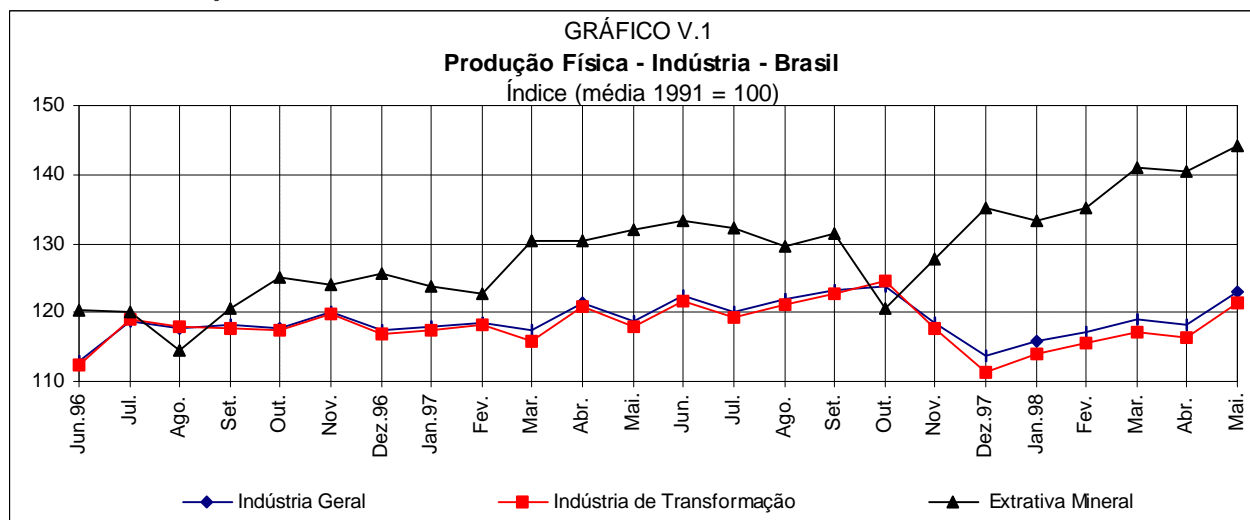
Fonte: BNDES. Elaboração: IPEA — DIPPP.

V - Tabelas e Gráficos: Desempenho Industrial

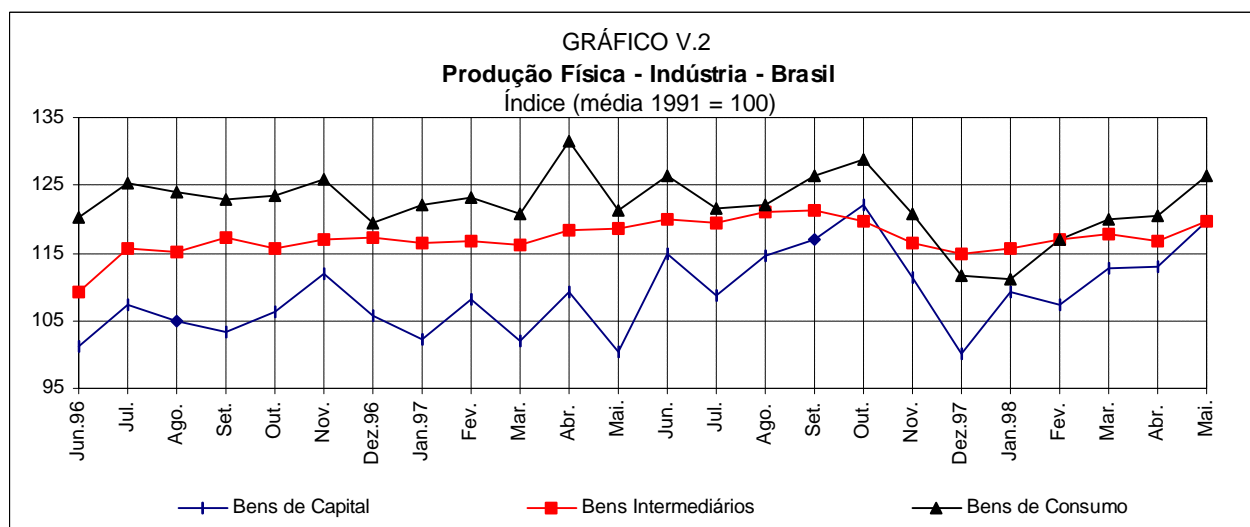
Tabela V.1 - Indicadores Conjunturais da Indústria: Produção Física com Ajuste Sazonal
Base Fixa: Média de 1991 = 100

	Indústria Geral	Indústria de Transformação	Extrativa Mineral	Bens de Capital	Bens Intermediários	Bens de Consumo
Jun.97	122.4	121.7	133.2	114.9	120.0	126.4
Jul.	120.1	119.3	132.3	108.7	119.4	121.6
Ago..	122.0	121.2	129.6	114.7	121.1	122.0
Set.	123.3	122.8	131.4	117.1	121.4	126.5
Out.	123.8	124.6	120.7	122.0	119.7	128.7
Nov.	118.6	117.7	127.7	111.3	116.5	120.7
Dez.	113.8	111.4	135.1	100.0	114.8	111.7
Jan.98	115.8	114.1	133.4	109.1	115.6	111.1
Fev.	117.2	115.6	135.1	107.3	116.9	117.0
Mar.	119.0	117.1	141.1	112.6	117.7	120.0
Abr.	118.1	116.4	140.5	112.9	116.8	120.5
Mai.	123.0	121.4	144.1	119.7	119.6	126.3

Fonte: IBGE. Elaboração: IPEA - DIPES.



Fonte: IBGE. Elaboração: IPEA - DIPPP.

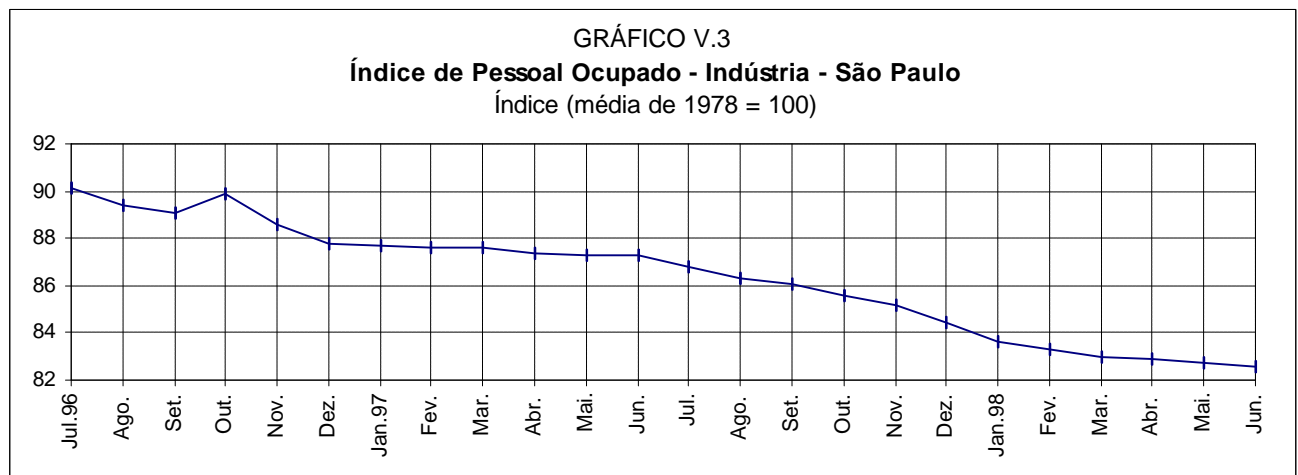


Fonte: IBGE. Elaboração: IPEA - DIPPP.

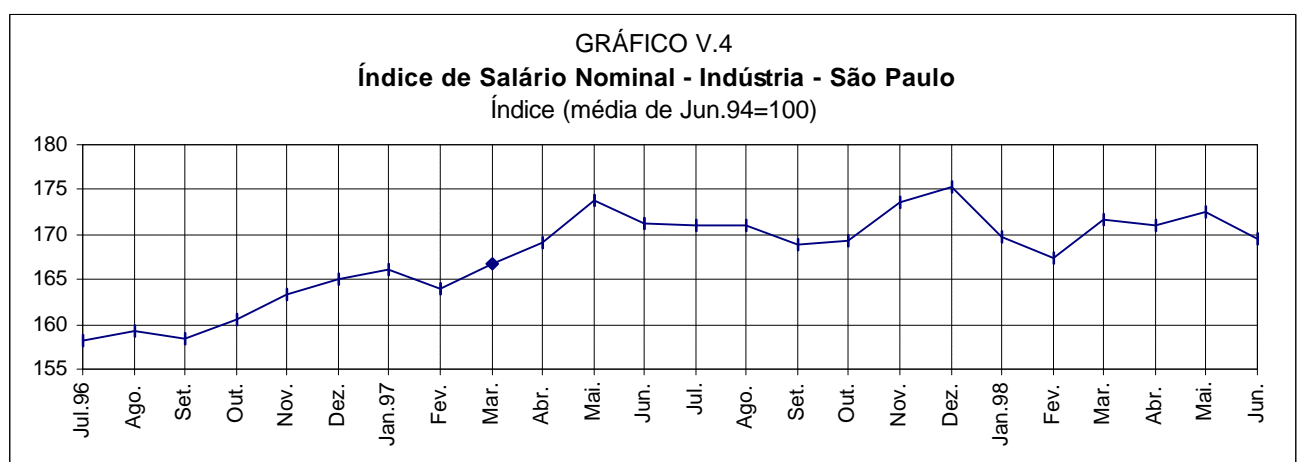
Tabela V.2 - Índices de Pessoal Ocupado e Salários Nominais (FIESP)

	Pessoal Ocupado		Salário Nominal	
	Índice (base: média de 1978 = 100)	Variação Mensal (em %)	Índice (base: jun.94 = 100)	Variação Mensal (em %)
Jul.97	86,8	-0,5	171,0	-0,2
Ago.	86,3	-0,6	171,1	0,1
Set.	86,1	-0,2	168,8	-1,3
Out.	85,6	-0,6	169,3	0,3
Nov..	85,2	-0,5	173,6	2,5
Dez..	84,4	-0,9	175,3	1,0
Jan.98	83,6	-0,9	169,8	-3,1
Fev..	83,3	-0,4	167,3	-1,5
Mar.	83,0	-0,4	171,7	2,6
Abr.	82,9	-0,1	171,1	-0,3
Mai.	82,7	-0,2	172,5	0,8
Jun.	82,6	-0,1	169,6	-1,7

Fontes: Fiesp e Índice Conjuntural. Elaboração: IPEA - DIPES/GAC.



Fontes: Fiesp e Índice Conjuntural. Elaboração: IPEA - DIPPP.

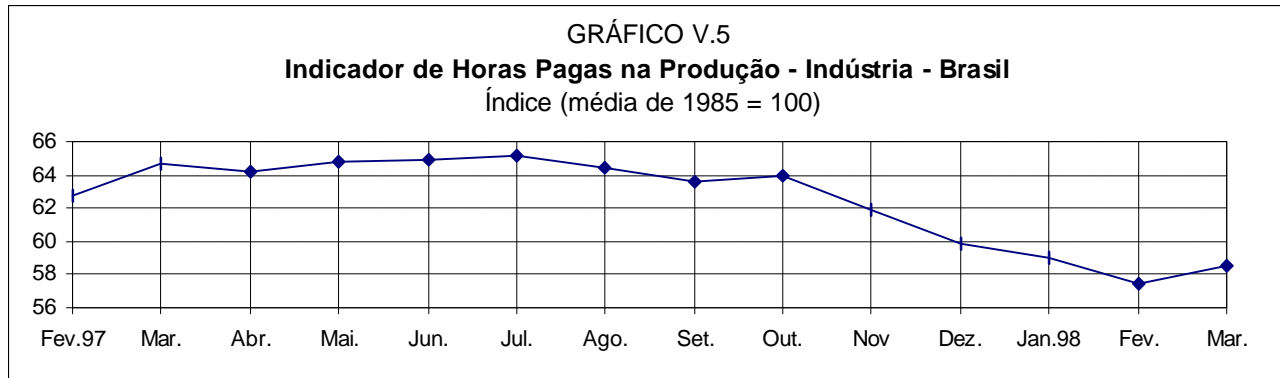


Fontes: Fiesp e Índice Conjuntural. Elaboração: IPEA - DIPPP.

Tabela V.3 - Indicador do Número de Horas Pagas na Produção — Indústria Geral — Brasil
Base Fixa: Média de 1985 = 100

	Abr.97	Mai	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Jan.98	Fev.	Mar.
Horas Pagas	64,24	64,74	64,89	65,19	64,47	63,63	63,94	61,94	59,83	59,00	57,45	58,59

Fonte: IBGE. Elaboração: IPEA — DIPPP.



Fonte: IBGE. Elaboração: IPEA — DIPPP.

Tabela V.4 - Exportações por Categorias de Produtos (em US\$ milhões)

	Total*	Produtos Básicos	Produtos Semi-Manuf.	Produtos Manuf.
Jul.97	5.238	1.733	806	2.637
Ago.	5.073	1.408	794	2.793
Set.	4.588	1.124	767	2.619
Out.	4.793	1.053	750	2.927
Nov.	3.974	808	632	2.475
Dez.	4.534	829	813	2.804
Jan.98.	3.914	897	794	2.149
Fev.	3.715	700	586	2.384
Mar.	4.273	954	655	2.609
Abr.	4.572	1.331	694	2.483
Mai.	4.609	1.394	611	2.538
Jun.	4.886	1.421	779	2.619

Fonte: SECEX. Elaboração: IPEA - DIPES/GAC.

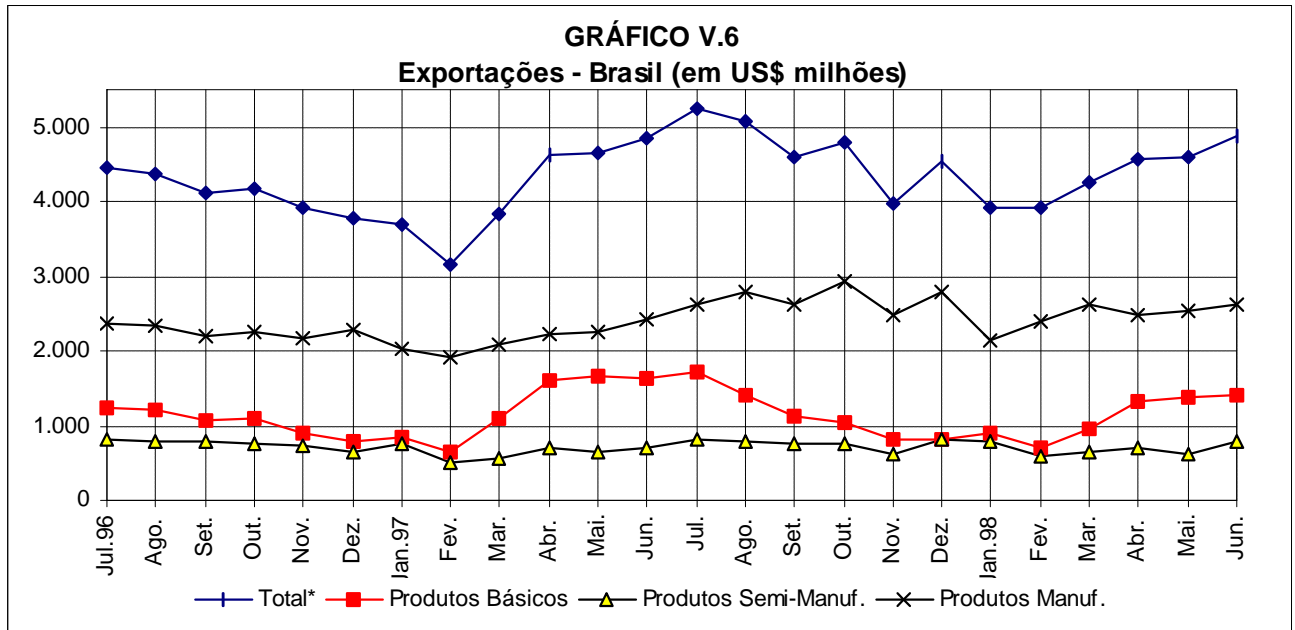
* O total das exportações não corresponde à soma das partes devido às transações especiais.

Tabela V.5 - Importações por Categorias de Produtos (em US\$ milhões)

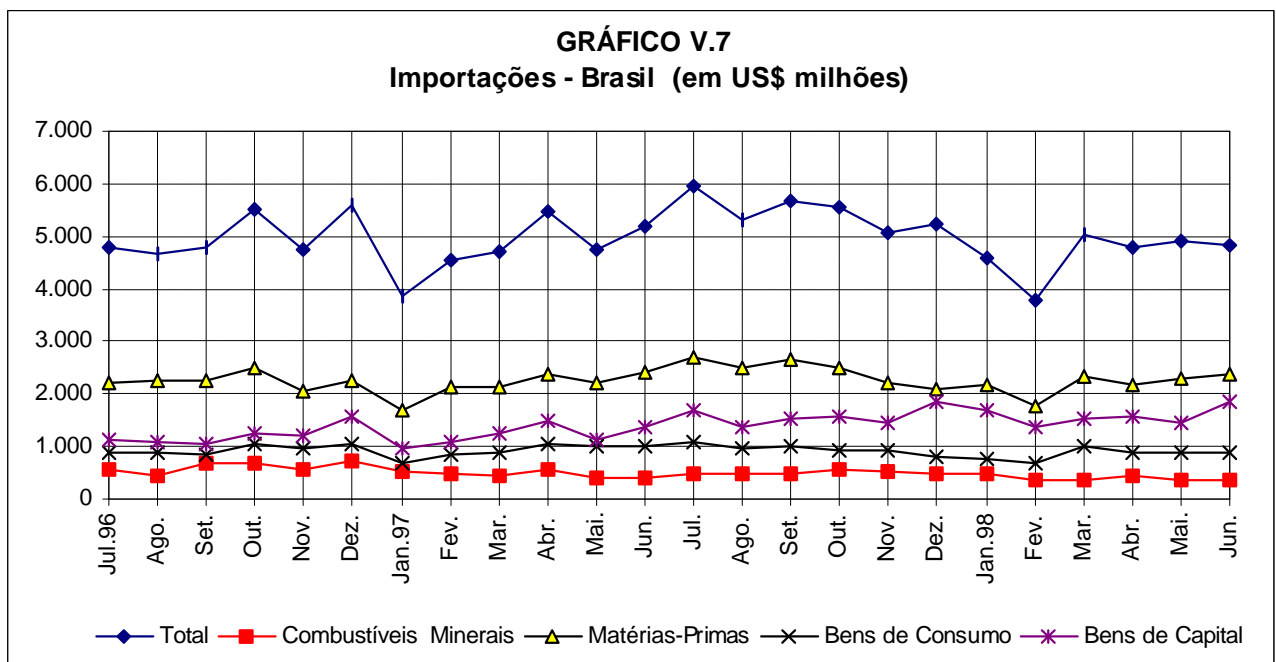
	Total	Combustíveis Minerais	Matérias-Primas	Bens de Consumo	Bens de Capital
Jul.97	5.948	484483	2.691	1.088	1.685
Ago.	5.322	483	2.504	981	1.354
Set.	5.660	481	2.650	988	1.541
Out.	5.556	583	2.486	934	1.554
Nov.	5.089	512	2.223	938	1.416
Dez.	5.242	470	2.110	796	1.866
Jan.98.	4.576	463	2.165	753	1.193
Fev.	3.799	353	1.784	696	965
Mar.	5.038	362	2.345	992	1.339
Abr.	4.799	424	2.182	888	1.304
Mai.	4.913	366	2.295	888	1.364
Jun.	4.844	342	2.364	887	1.251

Fonte: MF/SRF/COEST. Elaboração: IPEA - DIPES/GAC.

* O total das importações não corresponde à soma das partes devido às transações especiais.



Fonte: DECEX. Elaboração IPEA - DIPPP.



Fonte: Ministério da Fazenda. Elaboração IPEA - DIPPP.

Tabela V.6 – Estimativas Anuais dos *Mark-Ups* Setoriais Médios – 1986 – 1997 *

Setor	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
EXTRATIVA MINERAL	1,60	1,31	1,27	1,19	1,35	1,54	1,57	1,41	1,24	1,04	0,97	0,97
MINERAL NÃO METÁLICO	1,26	1,47	1,48	1,51	1,36	1,43	1,38	1,38	1,38	1,35	1,27	1,28
SIDERURGIA	1,13	1,14	1,19	1,26	1,18	1,21	1,24	1,26	1,27	1,28	1,25	1,23
METALÚRGIA NÃO FERROSOS	1,27	1,19	1,22	1,31	1,25	1,28	1,26	1,23	1,30	1,38	1,30	1,30
OUTROS METALÚRGICOS	1,15	1,15	1,15	1,16	1,14	1,18	1,15	1,18	1,16	1,12	1,05	1,04
MÁQUINAS E TRATORES	1,07	1,08	1,31	1,23	1,33	1,34	1,45	1,67	1,54	1,35	1,27	1,23
MATERIAL ELÉTRICO	1,21	1,13	1,24	1,15	1,23	1,26	1,32	1,28	1,16	1,07	1,01	0,94
EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS	1,50	1,34	1,88	1,57	1,38	1,40	1,41	1,43	1,31	1,18	1,06	0,96
AUTOM.,ÔNIBUS E CAMINHÕES	1,08	1,19	1,21	1,10	1,17	1,24	1,23	1,26	1,19	1,12	1,05	1,01
PEÇAS E OUTROS VEÍCULOS	1,11	1,16	1,28	1,08	1,21	1,20	1,24	1,27	1,24	1,19	1,16	1,12
MADEIRA E MOBILIÁRIO	1,32	1,22	0,98	1,58	1,27	1,35	1,29	1,33	1,36	1,37	1,26	1,22
CELUL., PAPEL E GRÁFICA	1,27	1,23	1,36	1,33	1,17	1,27	1,18	1,11	1,03	1,11	0,98	0,90
INDÚSTRIA DA BORRACHA	1,20	1,36	1,37	1,11	1,27	1,28	1,29	1,30	1,31	1,28	1,26	1,22
REFINO DO PETRÓLEO	1,18	1,37	1,30	1,28	1,34	1,29	1,46	1,81	1,64	1,45	1,46	1,51
ARTIGOS PLÁSTICOS	1,23	1,28	1,30	1,34	1,39	1,37	1,34	1,42	1,29	1,20	1,12	-
INDÚSTRIA TEXTIL	1,28	1,34	1,38	1,39	1,32	1,26	1,25	1,28	1,27	1,27	1,21	1,19
ARTIGOS DO VESTUÁRIO	1,45	1,20	1,16	1,24	1,32	1,29	1,29	1,26	1,31	1,32	1,28	-
FABRICAÇÃO DE CALÇADOS	1,33	1,17	1,17	1,45	1,12	1,17	1,30	1,26	1,25	1,28	1,19	1,09
INDÚSTRIA DO CAFÉ	1,14	0,88	0,88	1,01	1,16	1,19	1,14	1,26	1,29	1,31	1,24	1,14
ABATE DE ANIMAIS	1,14	1,16	1,07	1,02	1,11	1,11	1,10	1,15	1,15	1,12	1,10	1,11
INDÚSTRIA DE LATICÍNIOS	1,03	1,15	1,16	1,22	1,14	1,14	1,13	1,14	1,15	1,20	1,27	-
FABRICAÇÃO DE AÇÚCAR	1,04	1,23	1,21	1,13	1,19	1,18	1,15	1,20	1,15	0,97	1,00	0,93
FABRIC. DE ÓLEOS VEGETAIS	1,02	1,07	1,27	1,20	1,14	1,19	1,26	1,18	0,90	0,90	0,86	0,84
OUT. PRODUTOS ALIMENTARES	2,19	1,42	1,30	1,08	1,17	1,20	1,23	1,22	1,37	1,32	1,32	1,37

Fonte: DIPPP/IPEA – Elaboração própria com base na matriz insumo-produto e índice de custos setoriais da FUNCEX e preços da FGV.

Tabela V.7 – Estimativas Trimestrais dos *Mark-Ups* Setoriais Médios – I/94 – I/98*

	II/94	III/94	IV/94	I/95	II/95	III/95	IV/95	I/96	II/96	III/96	IV/96	I/97	II/97	III/97	IV/97	I/98
EXTRATIVA MINERAL	1,33	1,16	1,10	1,08	1,03	1,02	1,02	0,99	0,98	0,96	0,95	0,97	0,97	0,98	0,96	0,95
MINERAL Ñ METÁLICO	1,35	1,43	1,38	1,38	1,37	1,34	1,30	1,27	1,27	1,29	1,26	1,28	1,28	1,29	1,28	1,30
SIDERURGIA	1,27	1,28	1,25	1,26	1,30	1,29	1,26	1,25	1,25	1,25	1,24	1,23	1,22	1,24	1,23	1,22
METALÚRGIA Ñ FERROSOS	1,27	1,31	1,35	1,41	1,39	1,39	1,34	1,32	1,33	1,29	1,28	1,30	1,30	1,31	1,28	1,25
OUTROS METALÚRGICOS	1,17	1,16	1,12	1,13	1,14	1,12	1,09	1,06	1,07	1,06	1,03	1,04	1,04	1,05	1,03	1,01
MÁQUINAS E TRATORES	1,53	1,53	1,45	1,42	1,37	1,33	1,30	1,29	1,29	1,29	1,23	1,23	1,24	1,24	1,21	1,23
MATERIAL ELÉTRICO	1,16	1,15	1,11	1,10	1,07	1,05	1,04	1,02	1,03	1,02	0,99	0,96	0,94	0,94	0,92	0,91
EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS	1,31	1,30	1,28	1,26	1,21	1,14	1,11	1,08	1,07	1,06	1,03	1,01	0,96	0,94	0,91	0,89
AUTOM.,ÔNIBUS E CAMINHÕES	1,15	1,21	1,20	1,16	1,12	1,12	1,10	1,08	1,07	1,04	1,02	1,02	1,00	1,01	1,01	1,01
PEÇAS E OUTROS VEÍCULOS	1,25	1,25	1,20	1,19	1,19	1,20	1,18	1,18	1,17	1,17	1,14	1,13	1,12	1,12	1,11	1,11
MADEIRA E MOBILIÁRIO	1,38	1,41	1,35	1,41	1,39	1,36	1,32	1,29	1,27	1,25	1,24	1,23	1,22	1,22	1,19	1,20
CELUL., PAPEL E GRÁFICA	1,02	1,01	1,01	1,06	1,13	1,13	1,11	1,05	0,97	0,96	0,94	0,93	0,90	0,90	0,89	0,87
INDÚSTRIA DA BORRACHA	1,31	1,33	1,28	1,27	1,28	1,29	1,27	1,26	1,26	1,26	1,24	1,22	1,22	1,22	1,20	1,20
REFINO DO PETRÓLEO	1,75	1,53	1,50	1,48	1,44	1,43	1,45	1,44	1,48	1,46	1,47	1,54	1,50	1,49	1,50	1,55
FARMACÊUTICA E VETERINÁRIA	1,42	1,43	1,38	1,36	1,34	1,33	1,33	1,34	1,37	1,36	1,33	1,34	-	-	-	-
ARTIGOS PLÁSTICOS	1,30	1,26	1,23	1,24	1,23	1,19	1,15	1,12	1,14	1,14	1,10	1,10	-	-	-	-
INDÚSTRIA TEXTIL	1,27	1,27	1,26	1,28	1,29	1,27	1,24	1,21	1,21	1,22	1,21	1,21	1,18	1,19	1,17	1,17
ARTIGOS DO VESTUÁRIO	1,30	1,32	1,29	1,33	1,34	1,30	1,31	1,30	1,29	1,29	1,26	1,24	-	-	-	-
FABRICAÇÃO DE CALÇADOS	1,25	1,30	1,24	1,29	1,29	1,27	1,26	1,22	1,21	1,18	1,14	1,13	1,10	1,07	1,05	1,04
INDÚSTRIA DO CAFÉ	1,32	1,25	1,32	1,33	1,31	1,31	1,30	1,28	1,26	1,25	1,17	1,15	1,12	1,16	1,12	1,15
ABATE DE ANIMAIS	1,13	1,15	1,18	1,15	1,12	1,12	1,10	1,08	1,09	1,12	1,10	1,11	1,11	1,12	1,11	1,10
INDÚSTRIA DE LATICÍNIOS	1,21	1,19	1,08	1,11	1,22	1,23	1,24	1,25	1,28	1,28	1,25	1,23	-	-	-	-
FABRICAÇÃO DE AÇÚCAR	1,24	1,09	1,01	0,99	0,96	0,94	1,00	1,03	1,04	0,97	0,95	0,95	0,92	0,92	0,91	0,92
FABRIC. DE ÓLEOS VEGETAIS	0,89	0,80	0,74	0,84	0,88	0,92	0,94	0,93	0,86	0,82	0,82	0,84	0,79	0,81	0,92	0,94
OUT. PRODUTOS ALIMENTARES	1,38	1,42	1,35	1,33	1,33	1,29	1,30	1,34	1,31	1,31	1,33	1,36	1,34	1,36	1,41	1,39

Fonte: DIPPP/IPEA – Elaboração própria com base na matriz insumo-produto e índice de custos setoriais da FUNCEX e preços da FGV.

* Ver explicações metodológicas sobre as estimativas de *Mark-Ups* em “Fatos Relevantes”, pag.18

Tabela V.8 - Brasil: Índice de Custo Unitário da Mão-de-Obra (ULC)

	Salário Real	Produtividade	Câmbio Real	ULC
Anual (base: 1985=100)				
1987	103,76	97,81	85,85	123,94
1988	104,78	97,97	74,08	145,03
1989	98,30	103,48	61,11	157,39
1990	85,85	100,59	45,75	189,13
1991	82,25	108,93	55,32	136,67
1992	92,02	114,00	58,58	138,26
1993	98,93	125,47	52,94	149,48
1994	105,44	139,32	45,64	168,01
1995	115,50	145,11	39,29	203,11
1996	119,81	164,42	40,51	180,23
1997	121,52	186,32	40,17	162,93
Trimestral (variação percentual em relação ao mesmo trimestre do ano anterior)				
I/1997	0,18	13,74	-1,75	-10,32
II/1997	0,21	13,41	-1,77	-10,04
III/1997	1,67	9,22	0,47	-7,32
IV/1997	3,66	16,87	-0,30	-10,66
I/1998	3,00		1,51	

ULC = [(Salário Real / Câmbio Real) / Produtividade]*10.000.

Produtividade = Produção Física / Número de Horas Pagas na Produção; Salário Real = Salário Contratual Médio Real.

Taxa de Câmbio Real = Taxa de Câmbio Nominal / IPA-DI.

Fontes: IBGE, FGV e Banco Central.

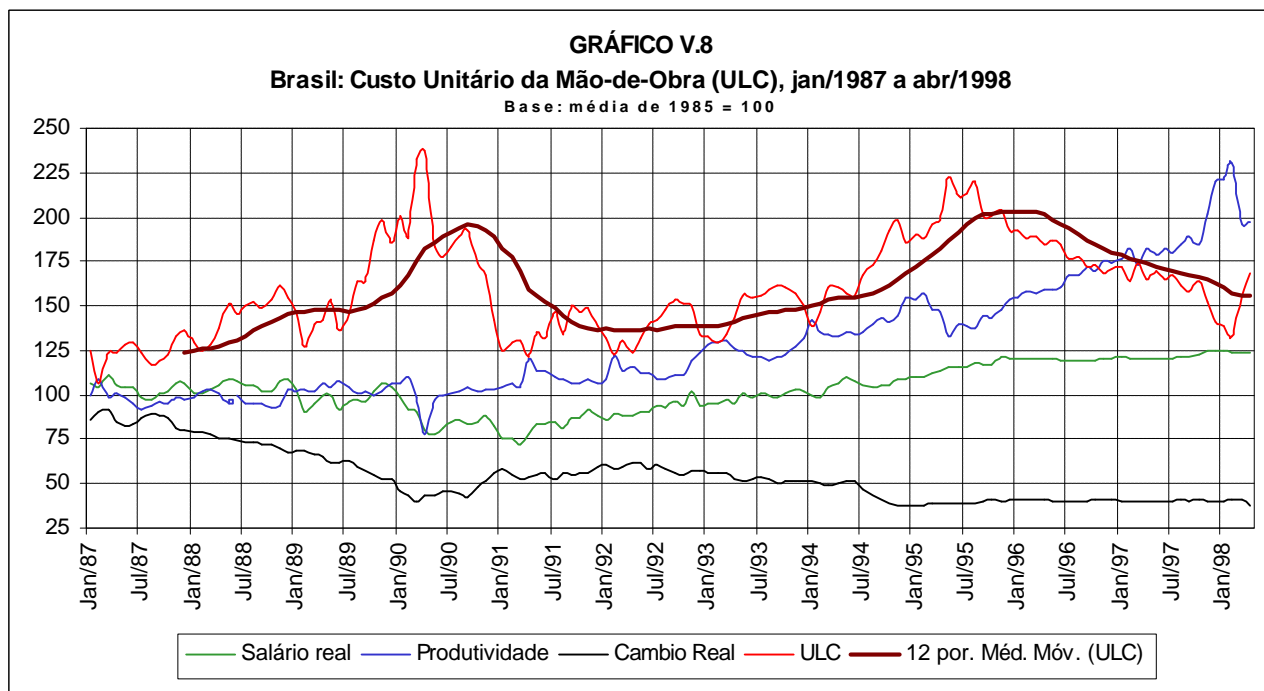
Elaboração: IPEA — DIPPP.

Tabela V.9 - Países Selecionados: Índice de Custo Unitário da Mão-de-Obra (ULC)

	EUA	Japão	Alemanha	Inglaterra
Anual (base:1985=100)				
1987	98,4	100,0	107,1	106,2
1988	100,2	96,0	106,9	108,8
1989	101,9	96,8	108,0	114,0
1990	104,9	99,7	110,3	121,6
1991	108,4	103,9	109,6	127,9
1992	108,4	112,8	115,3	128,4
1993	108,6	118,8	119,4	127,9
1994	107,9	118,5	112,1	127,9
1995	105,7	115,8	110,8	132,6
1996	104,8	113,3	109,7	139,8
1997	103,7	110,0	103,1	144,4
Trimestral (variação percentual em relação ao mesmo trimestre do ano anterior)				
I/1997	-0,3	-5,0	-6,2	3,4
II/1997	-0,8	-4,5	-5,0	3,0
III/1997	-1,4	-2,8	-6,1	2,5
IV/1997	-0,7	1,1	-5,5	4,1
I/1998	0,1	3,8	-5,2	5,9

Fontes: Financial Times.

Elaboração: IPEA — DIPPP.



$ULC = [(\text{Salário Real} / \text{Câmbio Real}) / \text{Produtividade}] * 10.000.$

Produtividade = Produção Física / Número de Horas Pagas na Produção; Salário Real = Salário Contratual Médio Real.

Taxa de Câmbio Real = Taxa de Câmbio Nominal / IPA-DI. Fontes: IBGE, FGV e Banco Central. Elaboração: IPEA — DIPPP.

Nota: Em relação à edição anterior, houve uma correção de base do câmbio real, passando de média de 1991 = 100 para média de 1985 = 100.

Boletim de Política Industrial

Grupo de Acompanhamento de Política Industrial — GAPI
Luiz Dias Bahia / Alexandre Xavier Ywata de Carvalho / Júnia
Cristina P. R. da Conceição / João Alberto De Negri / Maria Andréia
Parente Lameiras / Luís Carlos Garcia de Magalhães / Aguinaldo
Nogueira Maciente / Shiyuiti Miyata / Thiago Rabelo Pereira /
Marco Flávio da Cunha Resende / Rute Imanishi Rodrigues /
Frederico Andrade Tomich.

Encerramento da redação: 17/08/1998

Boletim de Política Industrial é uma publicação de responsabilidade do Grupo de Acompanhamento de Políticas Industriais — GAPI — do IPEA/DIPPP. As opiniões aqui emitidas não exprimem, necessariamente, o ponto de vista do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada — IPEA
Diretoria de Planejamento e Políticas Públicas — DIPPP
SBS Q1, Bloco J, Edifício BNDES, 9º andar
Brasília — DF — 70076-900
Tel: (061) 315-5341 e 315-5328 — Fax: (061) 315-5321
E-mail: tomich@ipea.gov.br
URL: <http://www.ipea.gov.br/pub/bpi/bpi.html>

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Ministro: Paulo de Tarso Almeida Paiva

Secretário Executivo: Martus Tavares



Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Presidente

Fernando Rezende

DIRETORIA

Claudio Monteiro Considera

Gustavo Maia Gomes

Luís Fernando Tironi

Luiz Antonio de Souza Cordeiro

Mariano de Matos Macedo

Murilo Lôbo
