



ILAESE

Instituto Latino-Americano de Estudos Socioeconômicos

www.ilaese.org.br

CONT R A-CORRENTE

A análise da conjuntura econômica na visão e linguagem do sindicalismo classista e dos movimentos sociais

Boletim mensal de conjuntura econômica do ILAESE

Ano 11, Nº 83 - Fevereiro de 2021

OS IMPACTOS E “RAZÕES” POR TRÁS DA SAÍDA DA FORD DO BRASIL

Gustavo Machado, do Ilaese

No dia 11 de janeiro, a Ford anunciou o encerramento das operações de suas fábricas no Brasil. Trata-se das montadoras de Camaçari (BA), Taubaté (SP) e de Horizonte (CE). O fim das operações ocorreu após um século de atuação da empresa no Brasil. Cinicamente, a FORD fez uma forte campanha publicitária dizendo que não irá sair do país: continuará comercializando seus produtos. Todos importados, no entanto, sobretudo da Argentina e do Uruguai. Como justificativa para a saída, a empresa utilizou a crise instaurada desde 2013, a pandemia de COVID-19, sem deixar

de mencionar o processo de reestruturação global da empresa.

Neste boletim, iremos analisar as mudanças globais no setor de automóveis e a posição da FORD nesse cenário. Analisaremos ainda o processo específico pelo qual passa o Brasil. Como veremos ao final, os motivos por trás da saída da empresa do país são muito mais nefastos e imediatistas do que vem sendo anunciado. Ao mesmo tempo, seus impactos são muito mais profundos que as palavras do presidente da República, segundo o qual, trata-se apenas de 4 ou 5 mil empregos. •

 facebook.com/ilaese

 [@ilaese.org.br](https://www.instagram.com/ilaese.org.br)

www.ilaese.org.br

A FORD e o cenário automotivo mundial bilhões de dólares não é suficiente

A primeira década desse século foi marcada por grandes transformações no setor automobilístico. Dois foram os fatores principais.

Em primeiro lugar, a crise econômica de 2008. Tal crise, apesar de seu escopo mundial, atingiu com particular intensidade o mercado e a produção interna dentro dos Estados Unidos. Apesar de todas as grandes montadoras na atualidade serem multinacionais com atuação mundial, os mercados regionais são dominados por montadoras específicas. Assim, as japonesas Toyota, Nissan, Honda e a coreana Hyundai dominam o mercado asiático; a alemã Volkswagen e as francesas Renault e PSA, o mercado europeu, e assim sucessivamente. Até 2008 o mercado estadunidense era o maior centro produtor e consumidor de automóveis do mundo, mercados dominados pela General Motors e pela Ford. Desde então esse cenário se alterou de forma significativa. Enquanto a produção mundial de automóveis crescia puxada pela China, os Estados Unidos sofreram uma tendência de queda contínua de 1999 até 2010. Foram mais de 13 milhões de veículos produzidos em 1999 e 7,7 milhões em 2010. Uma queda superior a 40%. Como fica claro, a indústria automobilística já sinalizava a crise que iria explodir em 2008. Foi uma crise geral do capitalismo com epicentro nos Estados Unidos. Ponto culminante de uma sociedade que, ao mesmo tempo que multiplica a produção de riquezas, empobrece a classe trabalhadora e a

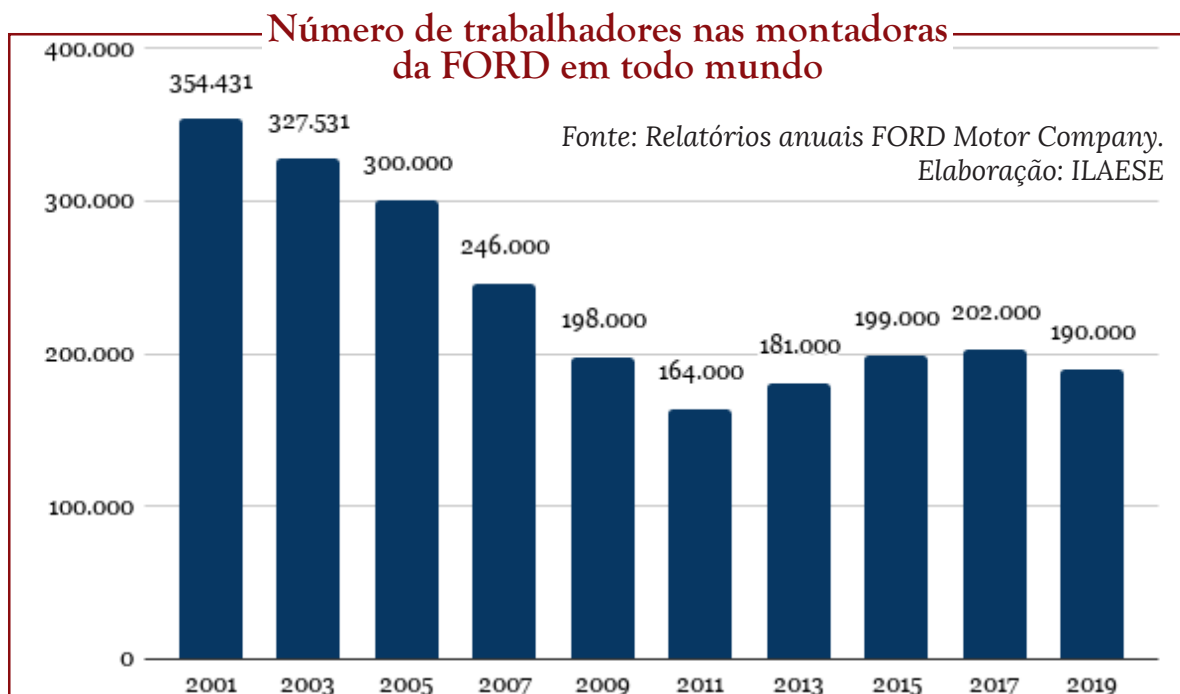
capacidade da sociedade consumir a riqueza produzida. Mas não se tratou unicamente de uma crise interna nos Estados Unidos.

Outra questão que está na base das transformações recentes no setor, foi um giro tecnológico que começou a se operar no início do século. Tendo como vanguarda a empresa sul-coreana Hyundai, toda cadeia produtiva do setor foi revolucionada. Aquilo que ficou conhecido como Sistema Hyundai de Produção caracterizou-se pela elevação da automação do processo produtivo, vinculou autopeças e montadoras em um mesmo espaço físico sincronizado e produziu mais um salto de produtividade no setor. A Hyundai que em 2005 não estava sequer entre as 10 maiores produtoras de automóveis do mundo, consolidou-se desde 2015 como a terceira maior montadora do mundo. Atrás apenas da alemã Volkswagen e da japonesa Toyota.

“
para recuperar as
taxas de lucros
habituais, a Ford e a
GM abriram mão da
disputa pelo topo do
mercado mundial.”

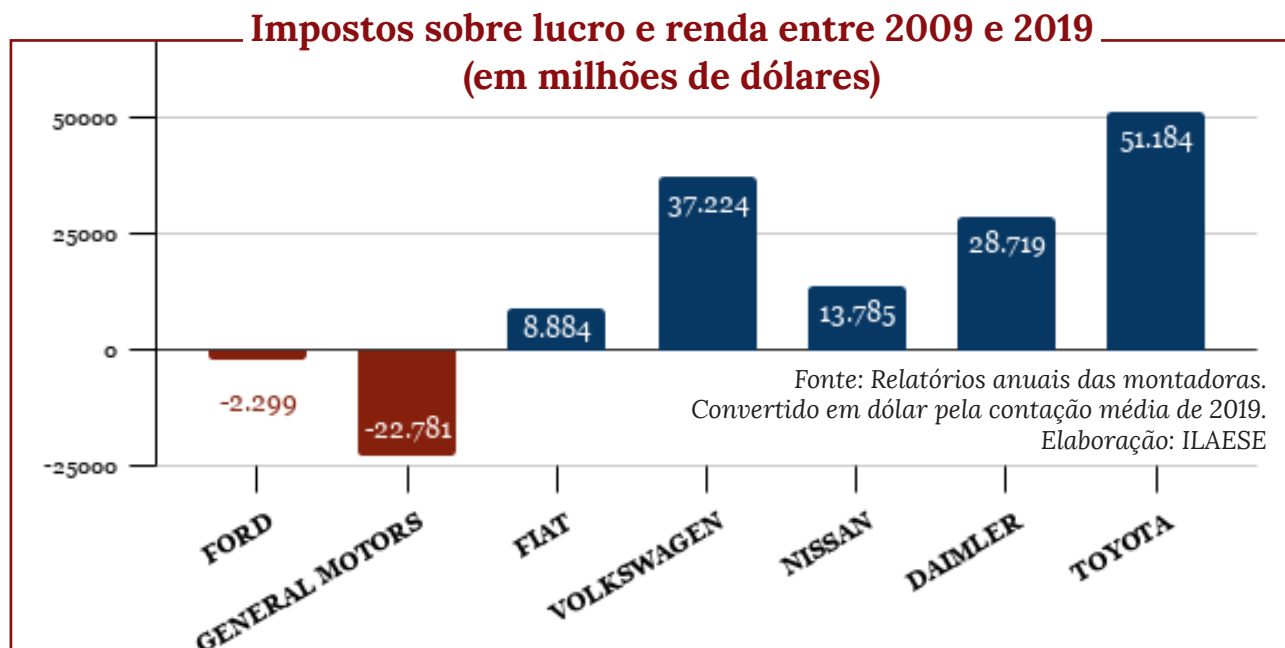
O cenário que descrevemos acima deu origem a uma profunda reestruturação mundial na FORD. Houve inúmeros subsídios estatais que, no entanto, não tiveram como resultado a recuperação das taxas de lucro correntes da empresa. O que isto significa? Fechamento das unidades consideradas menos lucrativas, demissão em massa de trabalhadores e a construção de novas unidades com o novo padrão tecnológico em curso. Diante disso, a FORD e a General Motors, abriram mão da disputa pelo topo do mercado mundial de automóveis em troca de recuperar as taxas de lucro habituais.

O que acima indicamos pode ser notado nos números totais de trabalhadores empregados pela FORD desde 2001, que apresentamos abaixo:



A FORD passou de 354 mil trabalhadores em 2001 para 190 mil ao fim de 2019. Uma queda acentuada de 46,4% do total de trabalhadores empregados. Em 2007 esse número era de 246 mil trabalhadores, já em 2010 e 2011 era de 164 mil, o número mais reduzido em décadas. Não estamos a chover no molhado. A enorme maioria das empresas do setor, como por exemplo,

FIAT, Volkswagen, Daimler, Hyundai, Honda, Renault, Toyota, Peugeot tiveram crescimento de seu número total de trabalhadores empregados no período. O que está associado à ampliação do mercado e da produção. FORD e GM foram praticamente as únicas gigantes do setor que viram o total de trabalhadores despencar nesse século.

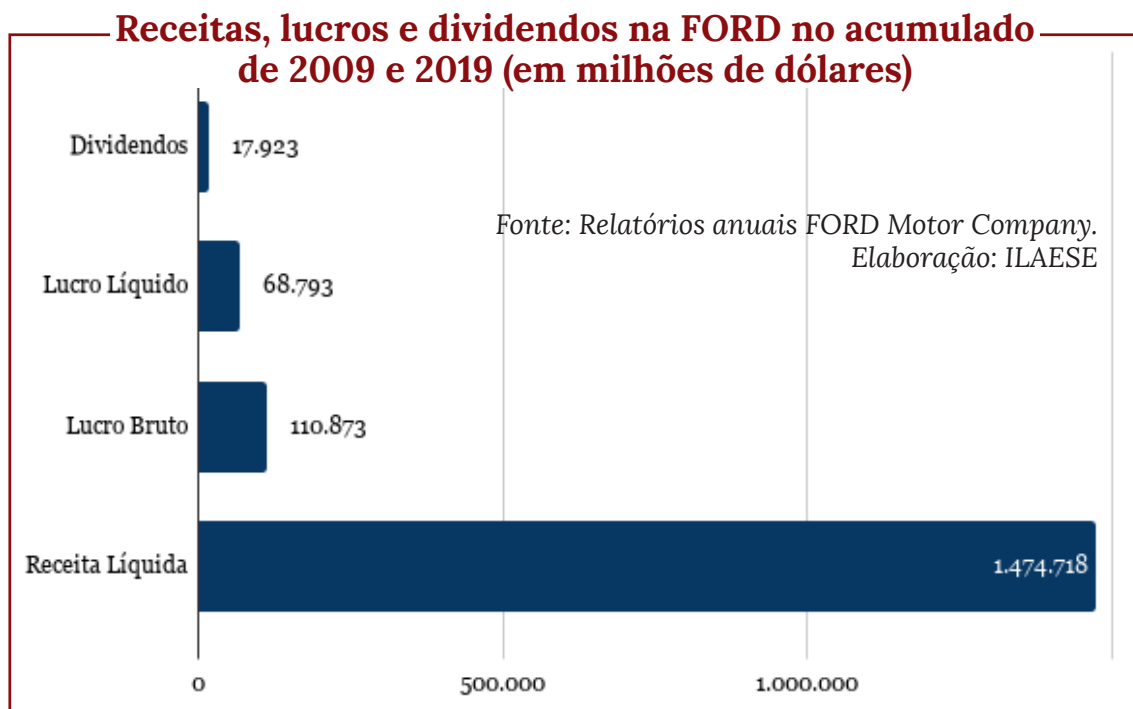


Como se vê, foi nas costas dos trabalhadores que a FORD iniciou o processo de recuperação da crise. E isso duplamente. Por um lado, demitindo trabalhadores e fechando unidades. Por outro, com incentivos fiscais e isenção de impostos. Apresentamos abaixo, o total de impostos sobre rendas e lucros pagos pelas montadoras selecionadas entre 2009 e 2019, após a crise.

Parece assombroso. No entanto, os dados são esses mesmos! No período em questão, General Motors e FORD tiveram uma margem negativa de impostos. Isto é, receberam recursos e subsídios do Estado em proporção maior ao que pagaram. Os números da GM estão ligados, certamente, a sua estatização quando de sua falência em 2009 e a revenda das ações pelo Estado a preços por vezes inferiores à aquisição. No caso da

FORD, em 10 anos, a empresa recebeu US\$ 2,3 bilhões dos Estados em que atua a mais do que pagou em impostos. Certamente, a maior parte dessa quantia deve-se aos Estados Unidos. Mas não somente. O colunista do jornal O Globo Lauro Jardim publicou matéria em que aponta isenções de R\$ 20 bilhões desde 1999 a partir de estimativas feitas tomando como base os dados da receita federal.

Com essas duas medidas, isto é, jogando a crise para as costas dos trabalhadores, a FORD recuperou e passou a ter números positivos. Seu patrimônio líquido, que chegou a ser US\$ 17,3 bilhões negativos em 2008, terminou 2019 com US\$ 33 bilhões positivos. No acumulado entre 2009 e 2019, temos os seguintes montantes para arrecadação, lucro e dividendos:



Como podemos ver, a FORD arrecadou US\$ 1,47 trilhões no período considerado. Para se ter uma ideia, tal arrecadação está no mesmo patamar do PIB brasileiro no ano de 2019, o que corresponde a todas as atividades realizadas no país. Daí podemos ter

uma ideia da dimensão econômica do que representa uma montadora de automóveis, com alto valor agregado. Voltaremos a esse tema. Mas não se tratou unicamente da arrecadação. A empresa teve US\$ 110 bilhões em lucro bruto e US\$ 68 bilhões em lucro lí-

quido. Esses números permitiram que cerca de US\$ 18 bilhões fossem destinados à conta bancária dos acionistas da empresa na forma de dividendos.

Nesses números indicados acima, paradoxalmente, encontra-se a chave da reestruturação que a FORD continua a fazer, resultando no fechamento das unidades instaladas no Brasil. Poderíamos nos perguntar: os proprietários ou acionistas da FORD estão satisfeitos com esses números apresentados acima? Estão satisfeitos com US\$ 68,7 bilhões em lucro líquido em 11 anos, ficando seus proprietários com US\$ 17,9 bi-

“**os acionistas estão satisfeitos com US\$ 68,7 bilhões em lucro líquido em 11 anos, ficando seus proprietários com US\$ 17,9 bilhões desse montante?**”

lhões desse montante? A resposta é negativa. Não estão satisfeitos. Isto acontece porque, para os capitalistas, o importante não é o retorno bruto de seus investimentos, mas o retorno percentual. A título de exemplo, caso um empresário invista 100 milhões em uma dada empresa e receba 5 milhões em dividendos, esse número é considerado pequeno se, na média, outras empresas do setor dão retorno de 10 milhões.

É assim que terminamos analisando a taxa de lucro bruto que serve de parâmetro a respeito da produtividade das empresas do setor.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	MÉDIA
FORD	5,18%	13,08%	13,27%	10,79%	11,62%	8,60%	13,32%	11,82%	10,90%	8,85%	6,61%	10,37%
GENERAL MOTORS	-6,81%	14,20%	15,42%	8,69%	15,58%	13,39%	19,72%	23,70%	29,90%	24,75%	27,66%	16,93%
FIAT	15,81%	16,80%	17,46%	17,09%	16,42%	15,57%	13,29%	16,50%	18,05%	16,21%	16,13%	16,30%
VOLKSWAGEN	14,82%	20,34%	21,29%	22,32%	22,06%	22,01%	18,90%	23,26%	22,61%	24,46%	24,15%	21,47%
NISSAN	22,28%	22,66%	21,11%	20,07%	20,75%	22,47%	23,79%	23,69%	21,10%	18,99%	16,11%	21,18%
DAIMLER	20,37%	30,37%	31,49%	28,74%	27,61%	27,72%	27,02%	26,35%	26,41%	24,62%	20,31%	26,46%
TOYOTA	11,24%	13,54%	18,78%	17,61%	22,44%	23,50%	24,71%	25,66%	21,37%	22,96%	21,97%	20,35%
PEUGEOT	18,50%	22,97%	20,59%	16,53%	17,68%	19,76%	22,84%	23,61%	22,82%	24,98%	26,48%	21,52%

Fonte: Relatórios anuais FORD Motor Company. Elaboração: ILAESE

Como podemos notar, a FORD tem taxas de lucro positivas. Na média entre 2009 e 2019 essa taxa foi de 10,37%. Isso significa que a empresa voltou a ser rentável. Produz riquezas com capacidade de saldar suas dívidas, elevar seu patrimônio líquido e remunerar, na casa dos bilhões de dólares, seus acionistas. No entanto, essa taxa de lucro está abaixo das demais empresas do setor. A maior parte das montadoras de automóveis possuem taxas de lucro na casa dos 20% e vemos uma recuperação estonteante da General Motors que saiu de uma taxa negativa em 2009 para a mais elevada taxa de lucro nos anos de 2017 e 2019 em todas as empre-

sas consideradas. A FORD, no entanto, tem mantido uma estabilidade de sua taxa, com uma queda verificada nos últimos anos.

Some-se a isso que os investidores possuem uma lógica de atuação radicalmente oposta aos interesses de seus trabalhadores e aos interesses do conjunto dos trabalhadores do país. Não interessa tanto se suas unidades instaladas possuem capacidade de gerar riqueza. Interessa não apenas gerar riqueza, mas gerá-la, no curto prazo, na média geral do mercado. Essa é, sem dúvida, a motivação central dos proprietários da FORD e seus executores para fechar as unidades instaladas no Brasil.

A FORD no Brasil: prejuízo?

Infelizmente, por se tratar de uma empresa multinacional, a FORD não divulga seus números financeiros em solo brasileiro. Seu desempenho financeiro no Brasil compõe apenas suas finanças mundiais, que apresentamos acima. No entanto, cabe perguntar: teria a FORD prejuízo no Brasil? Segundo o presidente Jair Bolsonaro não haveria nada a se fazer, pois a sociedade é assim: empresa que não dá lucro fecha as portas. A própria empresa anunciou que “desde a crise econômica em 2013, a Ford América do Sul acumulou perdas significativas”. Por esse motivo, a matriz, nos Estados Unidos, teria auxiliado nas necessidades de caixa, “o que não é mais sustentável”.

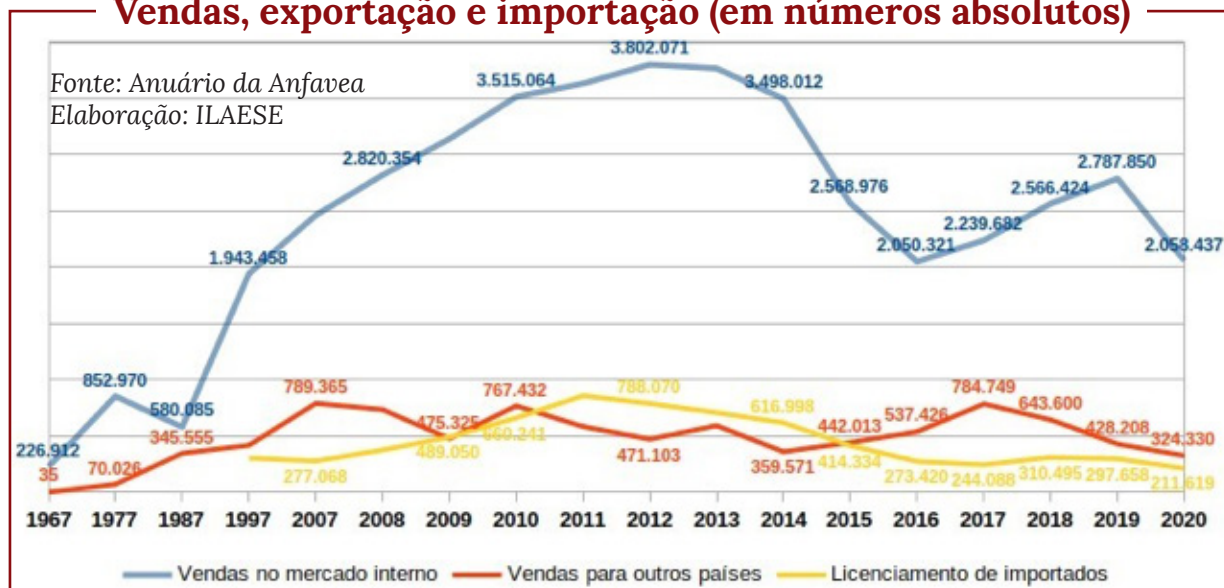
Temos bons motivos para duvidar de que a FORD apresentava prejuízo bruto no país. Se for esse o caso, qualquer prejuízo líquido advindo, por exemplo, de novos investimentos, tenderia a se reverter no médio prazo. Nossa hipótese, portanto, é de que a empresa fechou não por ter prejuízos, mas por não atingir de imediato a margem de lucro almejada, conforme indicamos acima. A frase de Bolsonaro, portanto, deveria ser: “o capitalismo não tem coração”.

Seu bolso quer, para ontem, a mesma remuneração oferecida por outros setores do mercado”.

E temos boas razões para colocar essa hipótese. Com o fechamento da unidade em São Bernardo do Campo, toda produção da FORD ocorria em unidades com plataformas modernas, alinhadas à nova revolução tecnológica no setor. Nas unidades de Camaçari na Bahia (que produzia Ka e EcoSport) e a unidade de Horizonte no Ceará (que produzia jipes da marca Troller) temos uma linha de produção que unifica autopeças e a montadora em um espaço físico comum, com elevado grau de automação e produtividade. Em Taubaté-SP eram produzidos motores e câmbios que atendiam essas unidades.

Os números de produção física da FORD no Brasil, ao contrário do que foi indicado em vários meios de comunicação e na nota da própria FORD, não apontam para um retrocesso da montadora em um grau distinto das demais montadoras do país. Não negamos, assim, a crise econômica existente desde 2013, tampouco os impactos da pandemia. No entanto, o setor vinha se recuperando desde 2016 como indicamos abaixo.

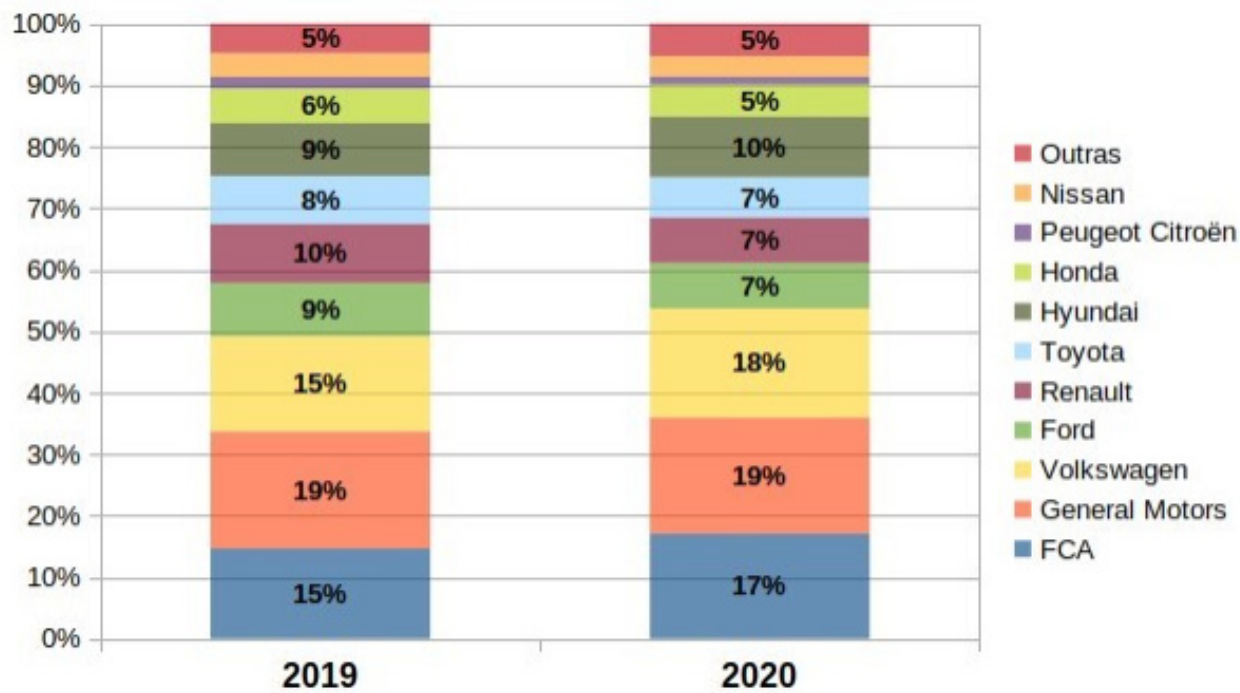
Vendas, exportação e importação (em números absolutos)



Importante destacar que a queda verificada em 2020 foi largamente compensada pelos incentivos governamentais durante a pandemia. Ficou para o Estado, isto é, a massa de trabalhadores do Brasil, o financiamento de boa parte dos salários dos tra-

balhadores do setor. Houve paralisação total ou parcial da produção entre abril e junho.

Tampouco houve uma variação nas vendas da FORD no país, distinta das demais montadoras. Indicamos abaixo o percentual de vendas da FORD no Brasil:



Fonte: Anuário da Anfavea Elaboração: ILAESE

Desde os anos 90 a FORD é a quarta maior montadora do Brasil, significativamente atrás da FCA, Volks e GM. Ela terminou 2020 empatada em quarto lugar com a Toyota e a Renault. No entanto, essa queda percentual que verificamos nos últimos dois anos, tem uma razão de ser muito clara. Em 2013, o Ford Fiesta nacional deixou de ser um carro popular, ganhando novos itens de série e agregando mais valor. Em 2019, a FORD deixou de produzir o Fiesta em São Bernardo do Campo, sem apresentar qualquer alternativa que o substituísse. Ou seja, a queda da produção física da FORD de 9% em 2019 para 7% em 2020, não expressa um retrocesso na montadora estadunidense

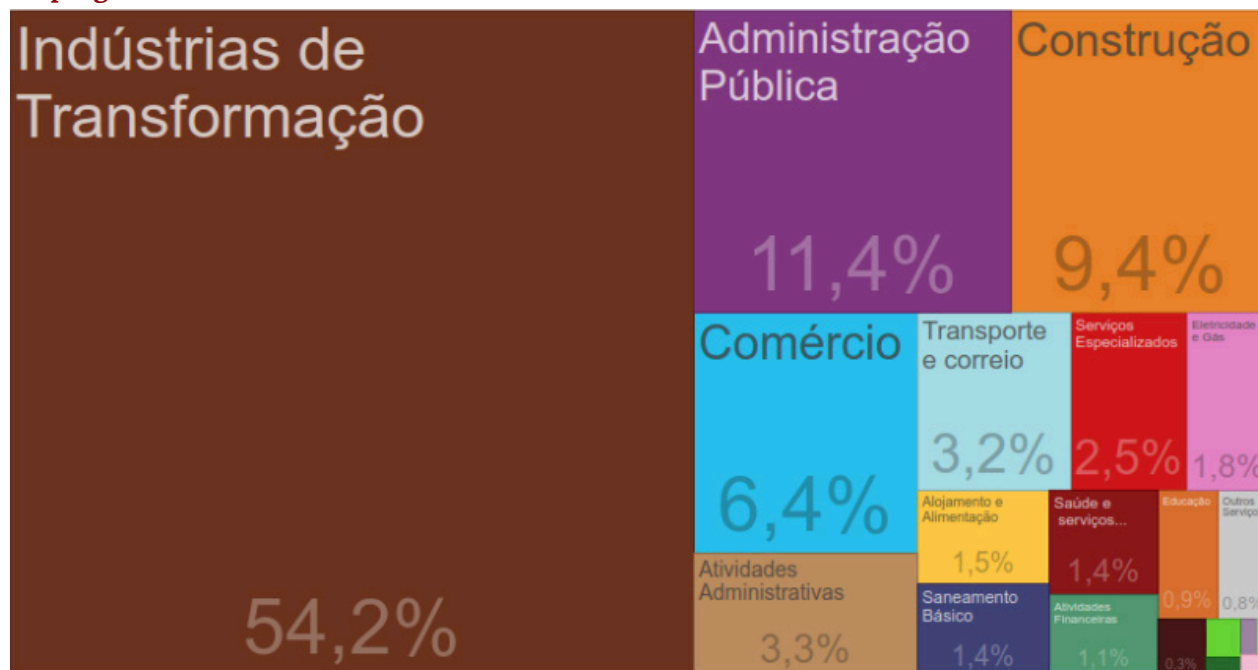
maior que as concorrentes, mas a retirada de linha de um de seus produtos. Em verdade, como deixou de produzir justamente o veículo de menor valor agregado, a produção física da FORD expressa, sem dúvida, um valor agregado relativamente maior.

Diante de tudo que apresentamos nesse item, é improvável que a FORD apresentasse prejuízo bruto no país. Os motivos de sua saída, devem-se, muito mais, as taxas de lucro da empresa no cenário internacional, fazendo o fechamento de certas unidades, mesmo com mercados em recuperação como é o caso do Brasil, o caminho mais curto para satisfazer a vontade insaciável do bolso de seus acionistas.

Indústrias em Camaçari (2017)

Empregos: 71.4 Mil

Fonte: Data Viva



Não é preciso ir muito longe para avaliarmos a dimensão do impacto produzido pela saída da montadora do país. O valor produzido pela indústria permite a elevação do consumo dos trabalhadores locais não apenas de veículos, mas de serviços e outros produtos industriais. Além de representar a demissão direta de muito mais que os 5 mil trabalhadores anunciados, temos uma ramificação da cadeia de valores com impactos em todos demais setores. Esse quadro continua e intensifica o processo de desindustrialização e desmantelamento da indústria de manufaturados. Esse fator está no cerne da crise estrutural do país, cada vez mais dependente da exportação de matérias-primas, cada vez mais dependente tecnologicamente e apenas um centro consumidor de produtos com tecnologia de alta e média intensidade.

Após um século acumulando fortunas

deve-se se exigir a manutenção dos empregos e de toda sua estrutura, construída e mantida com o suor e o cérebro de seus trabalhadores.

no Brasil, o fechamento das unidades colocando direta e indiretamente dezenas de milhares de trabalhadores na penúria, jogando fora 100 anos de trabalho e conhecimento acumulado, não pode ser tolerado. Deve-se se exigir a manutenção dos empregos e de toda sua estrutura, construída e mantida com o suor e o cérebro de seus trabalhadores. O que rege o fechamento das unidades não são prejuízos acumulados, conforme demonstramos, mas a exigência de um patamar de lucro que atenda os anseios de um grupo de acionistas que sequer residem no país. Ao se manter essa postura, a empresa deve ser nacionalizada e estatizada, colocada sob o controle de seus trabalhadores. É a única forma de atender os interesses de seus trabalhadores e do Brasil, cada vez mais jogados para escanteio da divisão internacional do trabalho.

EXPEDIENTE

Contra-corrente é uma publicação bimestral elaborada pelo ILAESE para os sindicatos, oposições sindicais e movimentos sociais. **Contato:** Rua Curitiba, 862, sala 307. Centro - Belo Horizonte - MG - CEP: 30170-124. Telefone: (31) 2520-2008 - (31) 99513-8361- ilaese@ilaese.org.br - www.ilaese.org.br. CNPJ 05.844.658/0001-01. **Diagramação:** Anna Sant'Anna