

As montadoras chinesas no Brasil

Relações harmoniosas ou administração de erros? Por Rafael Gonçalves de Lima

De 27 de outubro a 7 de novembro de 2010 ocorrerá na cidade de São Paulo a 26ª Mostra do Salão Internacional do Automóvel, o maior e mais importante evento automobilístico da América Latina. Segundo a imprensa especializada, a edição deste ano – que comemora os 50 anos de existência - promete fazer história por ser considerada a porta de entrada para uma dezena de novos modelos no mercado brasileiro, o quinto maior do mundo, mas já com promessas de subir para a quarta posição este ano, ficando atrás apenas da China, Japão e Estados Unidos.

Não por acaso, sete montadoras chinesas estarão no Brasil até 2011: Chana, Chery, Great Wall, Hafei, JAC, Jinbei e Lifan. Destas, apenas a Great Wall ainda não confirmou presença no Salão Internacional do Automóvel de 2010, algo que logo deve fazer. Enquanto as marcas chinesas tentam adequar seus carros aos padrões de exigência dos EUA e da Europa em termos de segurança e emissão de poluentes, os chineses crescem suas exportações de automóveis para os países emergentes, a exemplo do Brasil. É justamente focando nos mercados emergentes que as companhias chinesas têm traçado as estratégias de internacionalização e expansão de suas marcas no mercado global.

Segundo avaliação de representantes brasileiros de marcas chinesas, até 2015, pelo menos 5% da fatia do mercado automotivo brasileiro deverá pertencer às montadoras vindas da potência emergente do oriente. A entrada destas montadoras ocorre depois de elas terem conquistado mais da metade do mercado local na China, país que há 15 anos praticamente não possuía carros privados e que hoje possui 38 carros para cada mil habitantes. No Brasil, essa proporção sobe para 200 carros para cada mil habitantes, no Japão, 400, e nos Estados Unidos, 800.

O que se pretende neste artigo não é mostrar o processo pelo qual se dá a rápida expansão das montadoras chinesas que, como se sabe, são fortemente estimuladas pelo governo daquele país e se utilizam de cópias de design de

carros que fazem sucesso principalmente no ocidente – cujos maiores exemplos sejam talvez os carros produzidos pela BYD. É sim, apontar alguns dos efeitos que a entrada dessas montadoras pode gerar, seguindo-se o padrão desse avanço chinês no mercado automotivo brasileiro, ou seja, dando-se ênfase nas cláusulas dos contratos estabelecidos pelas montadoras chinesas com o governo brasileiro.

Num primeiro momento, a entrada das montadoras chinesas pode nos parecer apenas vantajosa. Os que advogam esta idéia se justificam dizendo que a instalação destas montadoras geraria aumento no número de postos de trabalho, expansão da arrecadação de tributos pelo Estado, queda no preço e aumento da qualidade dos carros produzidos no Brasil, visto o aumento da competitividade gerado pelo crescimento da concorrência na indústria automobilística brasileira. Isto é verdade, porém, uma meia verdade, porque este tipo de raciocínio apenas funciona para o curto prazo.

Acompanhando-se a expansão da indústria automotiva chinesa em outras regiões do globo, observamos que elas seguem um mesmo padrão: elas instalam suas fábricas, absorvem tecnologia caso seja possível, contratam parte da mão de obra local, mas mantêm os postos de chefia nas mãos de chineses. Para países com uma indústria automobilística já consolidada como o Brasil, os salários são mantidos nos mesmos patamares já estabelecidos anteriormente a sua chegada, uma vez que a vantagem das montadoras chinesas no exterior se dá pela importação de peças vindas da China, onde o custo de produção é muito baixo.

Como anteriormente citado, a expansão da indústria automobilística chinesa se dá a passos largos chegando mesmo a ser assustadoramente rápida. As marcas chinesas têm melhorado significativamente a qualidade dos carros que produzem. Parte desse sucesso vem da aquisição de marcas estrangeiras, como a sueca Volvo pela chinesa Zhejiang Geely Holding Group Co., ou da britânica MG Rover, que foi adquirida pela Nanjing Automobile Group. A aquisição dessas marcas estrangeiras permite a transferência quase que imediata da tecnologia dessas marcas já consagradas no mercado internacional para as montadoras chinesas. Assim, se os japoneses levaram 30 anos para produzir bons carros, e

os sul coreanos, 15, pode-se deduzir que os chineses, daqui a 7 ou 8 anos, terão carros de boa qualidade e altamente competitivos nos mercados nacional e internacional.

Enganam-se também aqueles que pensam que no Brasil teremos uma possível queda na remuneração dos salários dos trabalhadores no longo prazo, como consequência da entrada das montadoras chinesas. Esta é uma percepção errônea, que deixa a história em segundo plano. No Brasil, tivemos uma trajetória histórica de lutas pela consolidação dos direitos dos trabalhadores, que ganharam força e importância a partir do período da história brasileira conhecida como Estado Novo, no qual governou Getúlio Vargas, o maior e mais importante presidente que o Brasil já teve. Essa luta pela consolidação dos direitos dos trabalhadores – que inclui o não rebaixamento dos salários em épocas de crise – se instituiu na indústria automotiva brasileira durante os anos 1980 no curso de uma série de greves na região do ABC paulista lideradas pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo, cujo maior expoente foi Luiz Inácio Lula da Silva, o atual presidente do Brasil.

Esse argumento é confirmado se observarmos o *modus operandi* das montadoras brasileiras em tempos de crises. Ao invés de rebaixar os salários para manter competitividade frente às concorrentes, as companhias, fortemente pressionadas pelos sindicatos, recorrem às férias coletivas num primeiro momento e, caso a crise insista em se prolongar mais do que o esperado, o rebaixamento dos salários também não ocorre, uma vez que demissões em massa são a solução comumente posta em prática. Esse *modus operandi* não se fez diferente na crise econômica mundial iniciada em 2008 e que afetou o setor automotivo de todo o mundo.

Os efeitos da entrada das montadoras chinesas no Brasil, que num primeiro momento poderia nos parecer harmoniosa e alinhada aos nossos interesses, poderá se mostrar deletéria ao longo dos anos, especialmente para o governo brasileiro.

Tal entendimento decorre da observância do modo como a Chery pretende entrar no Brasil. Ainda que não tendo acesso as cláusulas do contrato fechado

para a construção de sua fábrica – a primeira fábrica de uma montadora chinesa no Brasil e que deverá começar a funcionar em 2013, na cidade de Jacareí, orçada em US\$ 700 milhões, sabemos que a fábrica seguirá o modelo chamado CKD⁽¹⁾ (Completely Knock-Down), o que significa que todas as peças serão importadas e, os veículos, montados aqui. Com isto, a marca chinesa conseguiria reduzir o custo de importação de um veículo montado, que hoje é de 35% no Brasil, para 18%, que é o custo de importação apenas das peças do veículo.

Sergio Habib⁽²⁾, empresário brasileiro responsável pela vinda da JAC ao Brasil, argumenta que uma planta CDK no Brasil não é viável porque tira a grande vantagem competitiva da China, já citado anteriormente: seu custo de produção. Ao que parece, Habib peca ao não levar em consideração que a estratégia da Chery possa ir além do simples fato de aumentar suas vendas no Brasil. A montadora chinesa, ao que tudo indica, despontará no mercado brasileiro por conseguir fazer com que o consumidor fique mais familiarizado com a marca, já que haverá uma planta da companhia instalada aqui. Semelhante modo, boa parte da frota brasileira é movida a etanol e a preferência por carros com motores flex aumenta a cada dia. Isto significa dizer que, para a Chery ser competitiva no Brasil, ela deverá desenvolver a tecnologia flex que posteriormente poderá ser exportada para a China que, como se sabe, tem aumentado sua preocupação com a emissão de CO₂ na atmosfera⁽³⁾.

Logo, as montadoras chinesas no Brasil, que contarão com peças vindas da China e qualidade crescente de seus carros, devem abocanhar parte significativa do mercado nacional, que hoje é principalmente da Ford, GM, Fiat, VW, Honda, Toyota, Mitsubishi, Hyundai, Kia, Renault, Peugeot e Citroën. Em determinado momento da crise de concorrência, é então provável que as montadoras listadas acima comecem a demitir. As demissões em massa deverão pressionar os sindicatos, que por sua vez sofrerão um racha interno. Isto porque tais sindicatos, já em muito alienados, deverão se dividir entre aqueles que defenderão o desmantelamento de parte dos direitos dos trabalhadores brasileiros para que as montadoras possam competir com as fábricas chinesas, e aqueles que continuarão a lutar pela manutenção dos direitos dos trabalhadores, mesmo a custa de demissões. Este racha nas forças sindicais

brasileiras será se não o mais, um dos mais interessantes efeitos a serem observados pela entrada das montadoras chinesas. Neste caso, ainda parece mais provável a vantagem para o lado “conservador”, que lutará pela manutenção do *status quo* do trabalhador.

Com os sindicatos em desarranjos internos, as forças que lutarão contra as demissões passarão a pressionar o governo brasileiro. O governo, por sua vez, estará de mãos atadas, porque estabeleceu e concordou legalmente com as cláusulas dos contratos estabelecidos pelas montadoras chinesas quando de suas entradas no Brasil, assim como ocorre hoje com a Chery. Como fazer então para frear a concorrência quase desleal que será imposta pelas marcas chinesas com plantas de produção no Brasil, se os contratos hoje assinados são legais sob ponto de vista jurídico? Ao governo brasileiro restará uma de suas muitas habilidades herdadas desde tempos imperiais: administrar os erros do passado!

Meus especiais agradecimentos a Gabriel Garcia Ferreira Silva, do curso de Engenharia de Produção, e do professor Cesar Augusto Lambert de Azevedo, por suas observações e comentários, que contribuíram no desenvolvimento deste artigo.

Notas:

(1) Ainda que a Chery tenha acordado um modelo diferente do CKD, ou seja, um modelo que importe da China apenas parte das peças, os efeitos descritos seriam abrandados, porém continuariam a ser os mesmos.

(2) Sergio Habib ficou famoso por trazer os carros da Citroën ao Brasil nos anos 1990 quando a marca francesa ainda era quase que desconhecida dos brasileiros.

(3) O fato de o motor Flex ter sido desenvolvido no Brasil para funcionar com Etanol puro não deve ser um problema para a China no futuro se imaginarmos que muitos dos projetos que este país tem desenvolvido no setor agrícola do continente africano e, em especial na África Austral, pode significar a preferência dos países africanos em exportar cana de açúcar para a China para sua produção de Etanol com o tipo de tecnologia vinda do Brasil.