

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE ECONOMIA, ATUÁRIA, ADMINISTRAÇÃO
E CONTABILIDADE
DEPARTAMENTO DE TEORIA ECONÔMICA

A INDÚSTRIA DE VEÍCULOS ESPECIAIS NO CEARÁ

ADRIANA MARIA VASCONELOS MOREIRA

FRANCISCO DE ASSIS SOARES
ORIENTADOR

MONOGRAFIA SUBMETIDA À COORDENAÇÃO DO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ECONOMIA. COMO
REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO TÍTULO DE
BACHAREL EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

FORTALEZA - 1993

Monografia aprovada em 30 de julho de 1993

Francisco de Assis Soares
Orientador

Sandra Maria Santos Cartaxo

Joana D'arc de Oliveira

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 1

CAPÍTULO 1 - Visão Global da Indústria de Transporte no Ceará 4

1.1 - Aspectos Gerais da Classificação Industrial 4

1.2 - Desempenho da Indústria de Transporte Cearense 9

1.2.1 - Período 1980 a 1985 9

1.2.2 - Período 1990 a 1991 19

CAPÍTULO 2 - A Indústria de Veículos Especiais 24

2.1 - Antecedentes 24

2.2 - Metodologia da Pesquisa 27

2.3 - Análise dos Resultados 29

2.3.1 - Organização das Empresas 29

2.3.2 - Tecnologia e Desempenho Operacional 33

2.3.3 - Recursos Humanos e Salários 42

2.3.4 - Mercado 44

2.3.5 - Matérias primas e Insumos 46

2.3.6 - Perspectivas 47

CONCLUSÃO 49

BIBLIOGRAFIA 52

ANEXOS 54

1 - INTRODUÇÃO

A intenção inicial desta monografia era realizar uma pesquisa ampla a respeito do complexo automotivo ora em fase de expansão na economia cearense. Viria, portanto, avaliar os segmentos de veículos especiais, veículos Gurgel e produção de autopeças. No entanto, a exigüidade de tempo e alguns transtornos como, por exemplo, as dificuldades de obter as informações sobre o projeto da Gurgel e sua recente situação concordatária, limitaram o espectro do trabalho. Apesar disso realizou-se um razoável esforço no sentido de oferecer um arrazoado de informações e análise sobre a indústria de buggy a partir de pesquisa direta junto às empresas.

Pela impossibilidade de avançar os estudos para o caso da montadora Gurgel e do segmento autopeças, optou-se por apresentar, em anexo, algumas informações disponíveis a respeito deles.

Sobre o setor de montagem de veículos, produtor de veículos especiais, mais especificamente, o "buggy" e das carrocerias de fibra, é notável seu desenvolvimento, sendo o único setor da indústria de transporte do Ceará que manteve uma nítida posição de crescimento no período de 1990 a 1991.

Assim, a importância desse estudo sobre a indústria automobilística no Ceará reside na difusão de conhecimentos acerca do assunto a fim de criar fomentos para que essa atividade cresça, já que o setor automobilístico é um dos mais dinâmicos da economia mundial, não apenas pelo emprego e renda que geram, como também pela intensidade de suas relações interindustriais e pelo desenvolvimento tecnológico que infunde a todo aparelho econômico.

Diante desse argumento, o trabalho será direcionado para uma avaliação da origem e crescimento do setor automobilístico, denominado veículos especiais, dentro da dinâmica da economia cearense, contribuindo para uma melhor compreensão a respeito do funcionamento das montadoras de "buggy" e de seus reflexos.

Assim, a monografia seguirá uma trajetória de conhecimentos metodológicos e empírico, sendo dividida em dois capítulos centrais, além desta introdução e a conclusão.

O primeiro capítulo informará ao leitor como se posiciona o setor automobilístico no conjunto da Classificação de Atividades Industriais do IBGE, particularmente no gênero transporte. Ainda neste capítulo faz-se uma análise de avaliação comparativa da indústria de transporte com a indústria de transformação, através de alguns indicadores selecionados citando-se, portanto, dados dos Censos Econômicos de 1980 e 1985.

O segundo capítulo trata de analisar o resultado da pesquisa de campo feita que engloba questões sobre nível

de emprego, tecnologia, origem de insumos, destino da produção, origem do financiamento, e utilização da capacidade. A partir dos dados coletados fez-se a avaliação do funcionamento das montadoras de buggy, evidenciando como estas se organizaram dentro de seu ambiente econômico.

Finalmente, são apresentadas as conclusões gerais sobre o tema e sugeridas questões para pesquisas futuras.

CAPÍTULO I

VISÃO GLOBAL DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTES NO CEARÁ

1.1 - ASPECTOS GERAIS DA CLASSIFICAÇÃO INDUSTRIAL

A análise do emergente setor de automóveis que se desenvolve no Ceará requer, inicialmente, a utilização de algumas informações censitárias contidas no Censos Industriais realizados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - FIBGE - e no Cadastro Industrial do Ceará, executado e publicado pela Secretaria da Indústria e Comércio do Estado do Ceará - SIC.

Para efeito de análise busca-se examinar a indústria de transporte local; cuja relevância é grande para o Estado, visto que dentro dessa indústria está inserido o setor naval, atividade bastante significativa para o quadro da economia cearense. Além disso, dentro da referida indústria está presente o setor de veículos automotores, o qual apresenta um volume restrito de informações.

Cabe destacar que a escolha de um curto período para a análise em questão (1980 a 1985), deve-se à recente

existência da indústria de automóveis no Estado e à ausência de pesquisa industrial realizada pelo FIBGE em 1990.

Nesse sentido, inicia-se a apreciação deste capítulo a partir de uma breve explicação sobre a Classificação de Atividades Industriais - CAI, cujo objetivo é destacar o enquadramento classificatório do item "veículos especiais".

A Classificação de Atividades Industriais faz parte do principal tópico da pesquisa dentro da área industrial, com participação efetiva tanto no momento dos levantamentos estatísticos como na publicação das informações apuradas, de modo que estas possam revelar com exatidão o quadro de cada setor em particular.

A sua elaboração é baseada em diversos critérios tais como: características dos bens, os usos a que se destinam, organização e tecnologia da produção, etc. De acordo com o critério escolhido, serão determinados os níveis de agregação.

Através de sua aplicação é possível identificar as empresas e suas atividades no campo da pesquisa, orientar os desdobramentos das unidades locais em estabelecimentos, definindo suas modalidades.

No que se refere a sua estrutura, é composta por cinco níveis de agregação que se dividem obedecendo à seguinte hierarquia: classes (1 dígito), gênero (2 dígitos), grandes grupos (3 dígitos), grupos (4 dígitos) e subgrupos (6 dígitos).

Essa estrutura dada é genérica, sendo

importante explicar que todos os seguimentos industriais possuem sua estrutura específica. Por exemplo, a estrutura da indústria têxtil é a seguinte:

1. Classe: Indústria de Transformação
(1 dígito)

24. Gênero: Indústria têxtil
(2 dígitos)

24.1. Grande Grupo: beneficiamento de fibra têxtil,
(3 dígitos) fabricação de estopa e materiais para
estofos e recuperação de resíduos
têxteis.

24.11. Grupo: beneficiamento de fibras têxteis vegetais
(4 dígitos)

24.11.10: beneficiamento de algodão
(6 dígitos)

Essa sistematização dos dados de cada atividade industrial na classificação visa manter a homogeneidade das informações levantadas, visto que muitas vezes critérios diferentes presidiram a elaboração e apresentação dos dados nas fontes de consulta.

Comparando-se as estruturas da Classificação de Atividades Industriais nas versões de 1980 e 1985, se constata uma importante modificação inserida na versão de 1985. Trata-se de considerar como atividades a serem desagregadas aquelas diretamente

ligadas à fabricação de uma linha de produtos, ou seja, as atividades concretizadas nos estabelecimentos produtivos.

Pode-se verificar, na tabela 1, esta mudança de forma mais clara. Como pode ser visto nesta tabela, no período de 1985, houve uma redução do número das seguintes categorias: gênero (22), grande grupo (141), grupo (393) e subgrupo (690).

TABELA 1
A ESTRUTURA DA CLASSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES INDUSTRIAIS
1980 / 85

ANO	CLASSE	GÊNERO	GRANDE GRUPO	GRUPO	SUBGRUPO
1980	2	24	143	409	1052
1985	2	22	141	393	690

FONTE: IBGE - Classificação de Atividades Industriais (CAI)

Em consequência, são excluídos os gêneros 31 (Indústria e/ou serviços de utilidade pública) e 32 (Indústria e/ou serviços de construção), antes presentes na versão de 1980, que se referem às unidades auxiliares de apoio e de serviços de natureza industrial e unidades auxiliares administrativas, respectivamente.

Segundo a CAI (1985) as atividades do gênero 31, ligadas diretamente à produção sofreram uma realocação, sendo requisitadas através de estabelecimentos produtivos e estes foram classificados ao nível de subgrupo (6 dígitos) da CAI de 1985. Os

serviços restantes de apoio direto à produção (gênero 31) e os serviços de apoio indireto à produção (gênero 32) tiveram extinta a definição de atividade passando a ser pesquisados através de modalidades de apoio direto e indireto à produção que receberam sua classificação ao nível intermediário de desagregação de grupo de atividades (4 dígitos).

Dentro dessa contextualização destaca-se, para este estudo, a indústria de transportes que corresponde ao gênero 14 (material de transporte) da indústria de transformação no qual reside a categoria subgrupo (14.32.10), onde está inserido o setor de montagem de veículos especiais, principal enfoque do tema proposto. Sua estrutura apresenta-se a seguir:

1. Classe: Indústria de Transformação

14. Gênero: Material de Transporte

14.3. Grande grupo: fabricação e montagem de veículos automotores (inclusive peças e acessórios)

14.32. Grupo: fabricação de veículos automotores, inclusive montagem

14.32.10. Subgrupo: fabricação de automotores, camionetes e utilitários (chasis e motor)

14.32.10.1. Veículos especiais

1.2 - DESEMPENHO DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE CEARENSE

1.2.1 - PERÍODO 1980 À 1985

Examinam-se aqui as características principais da indústria de transporte do Ceará, no período compreendido entre 1980 e 1985. Em seguida, faz-se uma análise sobre a situação desta indústria em função do comportamento da indústria de transformação local.

A indústria de transporte do Ceará, abrigando, além de setores menos relevantes, os setores de montagem de veículos, naval e autopeças, apresentou, no período indicativo de estudo, uma elevada taxa de crescimento, superior à taxa da indústria de transformação. O Valor da Transformação Industrial da indústria de transporte correspondia, em 1980, a 1,5% do VTI da indústria de transformação, percentual este que em 1985 evoluiu cerca de 3,3%.

Os índices de crescimento das variáveis da indústria de transporte podem ser observados na tabela 2. Em primeiro lugar, destaca-se o salário total que apresentou uma taxa de crescimento de 185,4% de 1980 a 1985, seguido pelo salário da produção e VTI, com taxas de crescimento de 174,6% e 162,6% respectivamente.

Apresentando taxas de crescimento abaixo de 100% e com evolução proporcional às taxas de crescimento do pessoal total e na produção estão o número dos estabelecimentos com taxa de crescimento de 69,7%.

Com bases nesses dados, podemos verificar que a maioria do pessoal ocupado na indústria de transporte está ligada diretamente à produção, indicando uma baixa atuação de recursos humanos na área administrativa.

A taxa de crescimento do Valor Bruto da Produção Industrial que foi de 96,2%, para o período 1980/85, revelou a notável expansão da indústria de transporte no Ceará, provavelmente por causa da política de retomada de crescimento econômico adotada no Brasil no período de 1984/85, pois já em relação ao Plano de Governo do Estado do Ceará desse período (1983/86) mostrou-se contrário, visto que no PLANED¹, o setor industrial não foi priorizado como diretriz de desenvolvimento. Como consequência do crescimento de tal indústria, a taxa de crescimento de sua despesa com operações industriais foi de 22,7%, o que deve indicar taxas de lucro bastante favoráveis.

Comparando-se as duas indústrias - transformação e transporte -, observa-se que a primeira indústria não acompanhou, como a segunda, o ritmo de retomada de crescimento do País. A indústria de transformação, com seu ritmo de crescimento desacelerado, revelou-se mais suscetível à falta de criação de mecanismos de fomento à indústria, no PLANED.

¹ Plano Estadual de Desenvolvimento, Governo Gonzaga Mota - 1983/86

As características da indústria de transformação, no período em questão, foram de baixas taxas de crescimento. A taxa de crescimento do VBPI foi de 7,7%, VTI de 22,5%, e suas despesas com folha de pagamento apresentaram taxas de 38,8% e 6,8%, para pessoal total e pessoal ocupado na produção, respectivamente. Essa disparidade entre as taxas de crescimento dos salários, diante do fato do predomínio de trabalhadores na produção indica as grandes diferenças salariais dentro dessa indústria. Na verdade, inclui-se na categoria total a remuneração de presidente, diretores, gerentes e categorias afins, o que significa que a maior parcela dos gastos com pessoal orienta-se para tais grupos.

Para comprovar o desacelerado crescimento da indústria de transformação, seus custos com operações industriais apresentaram uma taxa de retração de -4,5%.

Dessa forma, a indústria de transporte caracterizada por altas taxas de crescimento, conforme mostram os dados da tabela 2, tem sua participação ampliada dentro da indústria de transformação, na metade da década de 80. Tal revelação deixa parecer que determinados setores da indústria de transformação cederam espaço para o setor de material de transporte.

TABELA 2

CEARÁ: INFORMAÇÕES BÁSICAS DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE - 1980 E 1985

INDÚSTRIA	NÚMERO DE ESTABELECEMENTOS		PESSOAL TOTAL		PESSOAL NA PRODUÇÃO		SALÁRIO TOTAL (*)		SALÁRIO NA PRODUÇÃO (*)		CUSTOS DAS OPERAÇÕES INDUSTRIAIS (*)		VBPI (*) (**)		VTI (*) (***)	
	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985	1980	1985
TRANSFORMAÇÃO	5.642	6.102	95.212	109.647	76.480	86.890	5.536	837.511	4.432	516.255	43.552	4.535.202	79.152	9.292.29	35.600	4.757.092
	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)	(100,0)
	***	(8,2)	***	(15,2)	***	(13,6)	***	(38,8)	***	(6,8)	***	(-4,5)	***	(7,7)	***	(22,5)
TRANSPORTE	33	56	1.137	1.927	1.002	1.672	105	32.670	92	27.543	485	64.870	1.038	222.040	549	157.169
	(0,6)	(0,9)	(1,2)	(1,8)	(1,3)	(1,9)	(1,9)	(3,9)	(2,1)	(5,3)	(1,1)	(1,4)	(1,3)	(2,4)	(1,5)	(3,3)
	***	(69,7)	***	(69,5)	***	***	***	(185,4)	***	(174,6)	***	(22,7)	***	(96,2)	***	(162,6)

FONTE: IBGE, CENSO INDUSTRIAL DO CEARÁ (1980) E CENSO INDUSTRIAL DO NORDESTE (1985).

NOTAS:

1) Os valores entre parênteses, na segunda e quinta linhas da tabela representam, em termos percentuais as relações indústria de transformação / indústria de transformação e indústria de transporte / indústria de transformação, respectivamente.

2) Os valores em parênteses nas terceira e sexta linhas significam o crescimento percentual das indústrias no período 1985/80.

3) Para cálculo das taxas de crescimento, os valores foram colocados a preços de 1985, através do IGP-DI, divulgado pela FGV na revista CONJUNTURA ECONÔMICA. De acordo com os índices de 1980 e 1985 o inflator é de 109,0314136. Na tabela aparecem os valores a preços correntes.

(*) Valores em Cr\$ milhões;

(**) Valor Bruto da Produção Industrial;

(***) Valor da Transformação Industrial.

Para efeito de análise do desempenho, alguns indicadores foram selecionados. Esse exame, a exemplo do anterior, será feito em relação ao desempenho da indústria de transporte em relação ao desempenho da indústria de transformação.

É importante destacar, antes da análise, que esse período pode ser dividido em duas fases, de acordo com a situação econômica do Brasil: de 1980, momento que antecede a fase recessiva, 1981 e 1983, configurado pelas políticas recessivas para saneamento das contas internas, e contenção da inflação, que terminava por acentuar a retração das atividades produtivas; e, em segundo momento, de 1984 a 1985, identificado por uma política de retomada do crescimento econômico, pautada nos setores dirigidos para as exportações (mercado externo). Tais fases, correspondem aos períodos de recessão e retomada do crescimento do ciclo econômico.

Analisando as colunas de 1980, verifica-se que o indicador que mais se destaca é a taxa de excedente ou de exploração e nas colunas de 1985 os destaques vão para as produtividades.

A partir de uma avaliação conjunta do comportamento do VTI e do pessoal ocupado total e na produção, pode-se deduzir o que ocorreu com o nível de produtividade dessas indústrias. O desempenho da indústria de transporte se destaca na produtividade, pois, conforme mostra a tabela 3, os índices de produtividade total e na produção alcançaram, em 1985, Cr\$ 81,56 milhões e Cr\$ 94 milhões, respectivamente a preços da época. Como consequência, as taxas de crescimento das duas produtividades supracitadas são de 55,8 e 56,7 %.

TABELA 3

INDICADORES	TRANSFORMAÇÃO		TRANSPORTE	
	1980	1985	1980	1985
PRODUT *	0,37	43,39	0,48	81,56
PRO *	0,47	54,80	0,55	94,00
TAXA EXCEDENTE	0,88	0,89	4,97	4,71
MARK - UP	0,65	0,80	0,80	1,40

FONTE: IBGE - Censos Industriais.

NOTA: Para efeito de cálculo foram utilizadas as fórmulas extraídas do trabalho de Maria da Conceição Tavares (Estrutura Industrial Brasileira: base produtiva e tipologia de mercado-1970). As fórmulas utilizadas para os indicadores foram:

- PRODUT * (produtividade total) : VTI/PO ;
- PRO ** (produtividade por trabalhador) : VTI/POP ;
- Taxa de excedente: $VTI-SP/SP = EB/SP$;
- Mark-up: $(VP/SP+DOI) - 1$.

DOI = COI: custos com operações industriais;

SP: salário da produção;

PO: pessoal ocupado total;

POP: pessoal ocupado na produção; e

EB: excedente bruto.

Em termos de comparação, a indústria de transformação apresenta suas taxas de crescimento com níveis bem aquém dos atingidos pela indústria de transporte. Estes foram de 7,6% e 7%, revelando um desempenho menos satisfatório para esta indústria em termos de produtividade.

O aumento da taxa de crescimento da produtividade na indústria de transporte não pode ser considerado como resultado da introdução de inovações tecnológicas dentro dela.

Como já havia advertido Labini², na fase de retomada do crescimento econômico, a taxa de crescimento da produtividade aumenta em decorrência do remanejamento das funções dos trabalhadores na fase recessiva - direcionados a funções relativamente pouco produtivas, para efeito de reserva -, pois as dispensas dos mesmos são contidas pelas empresas modernas, já que, no retorno do crescimento, não poderão ser facilmente recuperados. Em seguida, ele cita um outro motivo, por ordem de importância, que se refere à expansão das instalações das empresas. Tal expansão surge como reflexo do crescimento, daí é que se inicia o processo de inovações tecnológicas.

Dessa forma, observamos que o comportamento da indústria de transporte condiz com o primeiro motivo citado por Labini. A tabela 2 informa ainda que, embora com a taxa de crescimento do VTI equivalendo a quase o triplo da taxa de crescimento do pessoal ocupado total e na produção, esta última não revela decréscimo nem retração, ao contrário, apresenta um crescimento

² SYLOS LABINI, Paolo. Oligopólio e Progresso Técnico. pp. 121-122.

proporcional ao verificado no número de estabelecimentos.

Nesse cenário, o indicador de desempenho, taxa de excedente ou de exploração, indica que a margem de excedente bruto extraída no processo produtivo é superior ao montante de salários pagos na produção, em 1980 e 1985. É necessário destacar que, em 1985, a taxa de exploração sofre uma queda irrisória, passando esse valor de 4,97% para 4,71% em 1985. Isto significa que a taxa de exploração não parece estar sujeita a movimentos de saltos importantes, mesmo quando a indústria passe por recuperação de produtividade.

A fim de complementar de maneira mais abrangente informações sobre a indústria de transporte do Ceará, é necessário o exame da tabela 4 que retrata a distribuição espacial da indústria de transporte por estabelecimentos.

TABELA 4

CEARÁ - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE
 POR ESTABELECIMENTOS (1980 - 1985)

ESTADO/MUNICÍPIO	TRANSFORMAÇÃO		TRANSPORTE	
	NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS		NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS	
	1980	1985	1980	1985
CEARÁ	5528	6102	37	56
RMF (*)	1871	2000	27	32
FORTALEZA	1414	1586	26	31
CAUCAIA	74	63	***	***
JUAZEIRO DO NORTE	222	279	***	***
MARACANAÚ (**)	0	60	***	***
SOBRAL	154	179	***	***
OUTROS DA RMF	383	291	1	1

FONTE: Censo Industrial do Nordeste, IBGE.

(*) Região Metropolitana de Fortaleza.

(**) Município criado após 1980.

(***) Não foi possível determinar

Conforme mostram os dados da tabela 4, em 1980, a indústria de transformação estava espacialmente concentrada, no Estado do Ceará. Do total de estabelecimentos dessa indústria, 33,8% estavam situados na Região Metropolitana de Fortaleza - RMF - e 25,6% em Fortaleza.

Nesse mesmo período, a indústria de transporte estava concentrada na RMF, respondendo por 73% do total de estabelecimentos. Com relação aos estabelecimentos existentes na RMF, 96,3% estão concentrados, numa maioria absoluta, em Fortaleza. Em 1985, essa distribuição permanece quase inalterada.

É interessante notar que, em 1980, os estabelecimentos localizados nos outros municípios da RMF - excluindo-se Fortaleza e Maracanaú - respondem por 24,4% do total de estabelecimentos da indústria de transformação localizados na RMF. Em 1985, essa participação relativa se reduz para 17,7%, do que é possível deduzir uma relativa transferência do crescimento industrial em direção ao Município de Maracanaú, onde se localiza o principal Distrito Industrial do Ceará, certamente, a força de atração de tais indústrias.

1.2.2 - PERÍODO 1990 A 1991

Para complementar de maneira mais específica e atualizadas as informações retiradas do Censo Industrial, são utilizados, agora, os dados do Cadastro Industrial, a fim de identificar os setores que compõe a indústria de transporte do Ceará e a quantidade de suas respectivas empresas, dividindo-as e classificando-as por faixa de pessoal ocupado como mostram as tabelas 5 e 6.

TABELA 5

CEARÁ - CLASSIFICAÇÃO DAS EMPRESAS INDUSTRIAIS

FAIXAS	Nº DE EMPREGADOS	CLASSIFICAÇÃO
I	ATÉ 19	MICROEMPRESAS
II	DE 20 A 99	PEQUENAS EMPRESAS
III	DE 100 A 499	MÉDIAS EMPRESAS
IV	ACIMA DE 500	GRANDES EMPRESAS

FONTE: CADASTRO INDUSTRIAL DO CEARÁ - 1992.

As empresas assim agrupadas por faixa de pessoal ocupado obedecem ao modelo de classificação do Cadastro Industrial do Ceará.

De acordo com a definição do Censo Industrial, o estabelecimento industrial é a unidade de produção fabricando um só produto ou produtos conexos, com o emprego dos mesmos insumos ou utilização dos mesmos processos industriais. Nesta definição, o estabelecimento não corresponde necessariamente com a planta industrial - unidade física ou local -, podendo existir mais de um estabelecimento na mesma unidade, porém correspondendo a insumos ou processos produtivos diversos. Quando isso ocorre significa que na mesma unidade produtiva, por razões estritamente técnicas, dentre as quais, aproveitamento de matérias-primas ou sub-produtos, integração vertical etc., estão sendo fabricados produtos muito diferentes e portanto dirigidos para atender a mercados também diferentes.

Em consequência dessa definição, é lícito afirmar que as empresas da indústria de transporte serão discriminadas por setores com base na linha de produção de seus estabelecimentos. Então, a empresa que possuir mais de um estabelecimento, eventualmente será classificada em mais de um setor, visto que se um dos estabelecimentos for responsável pela maior parcela de venda da produção da empresa para o mercado, a classificação da empresa obedecerá à linha de produção do estabelecimento predominante.

Como pode ser visto na tabela 6, foi constatado, em termos gerais, um aumento no número de empresas integrantes da indústria de transporte do Ceará, no período de 1990 a 1991, passando

de 68 empresas, no primeiro ano, para 89 empresas, no segundo.

Em relação aos segmentos dessa indústria, a análise horizontal da tabela mostra, em geral, que houve uma evolução tanto no que se refere à quantidade de empresas como no que se refere ao tamanho por faixa de pessoal ocupado.

Somente o setor de autopeças apresentou um decréscimo, dentro desse período. Isso se justifica pelos reflexos da crise desse setor a nível de Brasil. Segundo o SINDIPEÇAS, em 1974, o País tinha uma produção total de 905.920 unidades de veículos. Em 1990, este valor apresenta um acréscimo irrelevante para um intervalo de 16 anos: 914.671 unidades de veículos. Como efeito da crise, ocorrem modificações inseridas na linha de produção de determinadas empresas, nos casos mais danosos, a extinção de outras empresas de seu mercado corrente, o que ocasionou a queda do nível de emprego.

A produção do setor de autopeças do Ceará envolve para a fabricação de tambores de freio, cubos de aço, disco de freio, escapamento, baterias, vidros para carro, peças de alumínio fundido, juntas para carburador, engrenagens e rolamentos, engates e reboques e fibras de vidro (inclusive paralamas).

No setor naval, cujo desempenho é relevante para a economia do Estado, foi observado crescimento, mas é importante destacar o desaparecimento das grandes empresas na faixa de pessoal ocupado acima de 500 empregados, resultando na elevação do desemprego no setor.

Esse setor é responsável pela produção de componentes em ferro, alumínio e madeira para embarcações, fabricação de barcos, canoas e caiaques em fibra, caldeiras e peças para barcos, portanto respondendo além da fabricação, pela manutenção e instalação das embarcações.

Sobre o setor de montagem de veículos, produtor de veículos especiais, mais especificamente, o "buggy" e das carrocerias de fibra, é notável seu desenvolvimento, sendo o único setor da indústria de transporte do Ceará que manteve uma nítida posição de crescimento no período de 1990 a 1991. O próximo capítulo tratará com mais atenção e detalhe tal setor, o qual é o principal objeto de estudo da monografia.

Fora os setores já citados, existem outros de menor expressão, mas com crescimento confirmado dentro da referida indústria. (Ver tabela 6)

Em síntese, pode-se afirmar que a indústria de transporte estadual vem se, expandindo, concentrando-se na R. M. F.

TABELA 6
 CEARÁ -
 NÚMERO DE EMPRESAS DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTES / CE
 1990 / 1991

FAIXA DE PESSOAL OCUPADO	NÚMERO DE EMPRESAS POR SETORES DE ATIVIDADES							
	MONTAGEM DE VEÍCULOS		AUTOPEÇAS		NAVAL		OUTROS *	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
ATÉ 19	4	5	10	4	3	5	23	44
DE 20 A 99	2	3	3	2	2	3	11	13
DE 100 A 499	2	3	3	2	1	4	1	0
ACIMA DE 500	0	0	0	0	3	0	0	1
TOTAL	8	11	16	8	9	12	35	58

FONTE: CADASTRO INDUSTRIAL - 90/91 E 92

* : setores de recondicionamento de motores para veículos, fabricação de carroceria para automotores (inclusive chassis), fabricação de bicicletas, triciclos e motocicletas, reparação de aviões (turbinas e motores), fabricação de outros veículos (carro de mão), fabricação de peças e acessórios para veículos de tração animal e outros veículos não especificados, fabricação de barcos e estofados, capas para veículos e reparação de veículos ferroviários.

CAPÍTULO II

A INDÚSTRIA DE VEÍCULOS ESPECIAIS

2.1 - ANTECEDENTES

Até o início da década de 1980, o Estado do Ceará, com uma posição geográfica nitidamente tropical, dispondo de uma extensa faixa marítima e um fluxo permanente de turistas, não tinha a seu dispor a produção de um veículo com estrutura apropriada para ser utilizado como lazer na orla marítima.

Com o objetivo de suprir essa indisponibilidade e o fato da montagem do "buggy" necessitar de pouco investimento é que se deu início à fabricação desses veículos especiais no Ceará, a exemplo do Estado do Rio Grande do Norte que foi pioneiro dessa fabricação, com o "buggy" de marca "Selvagem", no Município de Mossoró.

A partir de 1981 é que esse processo passou a ser difundido pelo Estado do Ceará que apresentou a montadora Fyber como pioneira de tal processo, fabricando, num primeiro momento o "buggy" de marca "Dunas" e posteriormente o modelo "Fyber 2000". Daí

em diante, empresas de "buggy" surgem e desaparecem quase que continuamente, tendo atualmente, no Ceará, seis unidades produtoras, as quais podemos citar:

- Fyber Indústria e Comércio Ltda
- Comércio e Indústria de Veículos Fibravam Ltda
- Indústria e Comércio de Veículos Ltda - MAGNATA
- Icepevel Indústria e Comércio de Peças e Veículos Especiais Ltda - MX-SUPER
- João Ferreira Indústria e Comércio de Veículos Especiais Ltda
- ADAX
- Vendetta Veículos Ltda - EQUUS

Até o segundo semestre de 1992, existiam 8 fabricantes de buggy no Ceará. Desse total, duas montadoras paralizaram suas atividades: Cumbuco e Regata, reduzindo para seis o atual total.

Semelhante ao processo de fabricação do "buggy", vem-se desenvolvendo, desde março de 1991, a fabricação de um protótipo para carros de corrida. Dessa maneira, estão inseridas no setor de montagem de veículos especiais do Ceará, sete unidades produtoras.

Para conhecer de perto esse setor que, até agora, tem demonstrado ter um mercado promissor, recorre-se à

aplicação de um questionário junto a todas as empresas citadas.

Esse capítulo trata de expor todas as informações possíveis extraídas dos questionários, com o objetivo de passar para o leitor como essas empresas se organizam dentro de seu ambiente econômico.

2.2 - METODOLOGIA DA PESQUISA

Para realizar a pesquisa no setor de veículos automotores do Ceará foi utilizado o método da pesquisa de campo, o qual, pelo seu próprio caráter, exigiu o emprego da técnica dos questionários.

Foi necessário, inicialmente, fazer o planejamento da técnica adotada. Essa etapa consistiu numa análise de vários questionários já utilizados em outros trabalhos, a fim de encontrar um que se adequasse às expectativas da pesquisa. Decidiu-se, então, pela adoção do questionário existente no Relatório de Pesquisa sobre o Desempenho da Indústria Incentivada do Nordeste - 1988 realizada pelo BNB/SUDENE. Feita a referida opção, foram selecionadas e readaptadas as questões consideradas fundamentais para a investigação pretendida.

A etapa seguinte foi a do processo de aplicação dos questionários que envolveu todas as empresas componentes do setor em estudo. Essa etapa da pesquisa foi marcada por vários obstáculos que terminaram por prejudicar o seu andamento. Dentre esses obstáculos, os mais agravantes foram a omissão de informações e a falta de receptividade por parte de algumas empresas. Contudo, foram alcançados, em grande parte, os objetivos propostos. Os questionários

foram aplicados junto aos diretores das empresas e conduzidos pela própria autora desta monografia.

Enfim, depois de colhidos foram analisados os dados, os quais apresentam-se no decorrer deste capítulo.

2.3.1 - ORGANIZAÇÃO DA EMPRESA

No que se refere ao controle do capital, nessa indústria, os resultados da pesquisa permitem observar os seguintes aspectos: primeiro, a referida indústria não registra nenhuma empresa de capital aberto, ou seja, nenhuma empresa possui ações a venda na Bolsa de Valores, o que revela uma resistência à abertura do capital. Isto pode estar relacionado com o próprio porte pequeno da empresa, exceto uma delas, a "Fyber". Segundo, com relação à natureza do controle acionário, foi verificado que nenhuma empresa é controlada por grupo econômico.

A questão que indagava sobre o capital social dessas empresas revelou que algumas ainda não dispõem de uma organização eficiente que permita a elas um controle contábil que possa informar com exatidão o seu capital integralizado e total autorizado. Somente as empresas mais organizadas divulgaram esses valores. Isso impede um exame minucioso sobre o assunto.

Quanto ao capital integralizado das empresas, os dados do questionário mostram que do total integralizado pelos acionistas, três empresas correspondiam à integralização com ações ordinárias (Fyber, Magnata e Fibravan) e somente uma (Fyber) correspondia à integralização com ações preferenciais do FINOR e

demais acionistas. Isso é uma revelação de que o sistema de incentivos existente para a Região Nordeste possui uma participação irrisória no desenvolvimento de projetos da referida indústria.

Um outro aspecto importante analisado foi o que indicou a origem do controle acionário das empresas supracitadas. Disso foi descoberto que o Ceará detinha o controle acionário dessas empresas. É necessário esclarecer que as ações preferenciais do FINOR não estão nessa análise.

Nos questionários aplicados às empresas, foram apresentadas doze alternativas dos fatores que mais influenciaram a localização da empresa no Estado (uma das alternativas em aberto) e solicitada a definição da ordem de importância das alternativas registradas. Dessas alternativas, citaremos apenas as seis mencionadas com mais frequência pelas empresas (ver tabela 7).

TABELA 7

CEARÁ - ORDENAÇÃO DOS SEIS PRINCIPAIS MOTIVOS, POR
EMPRESA, QUE LEVAM A LOCALIZAÇÃO NO CEARÁ - 1993

MOTIVOS	FYBER	MAGNATA	FIBRAVAN	EQUUS	ADAX	MX	PROTON
CONQUISTA DE MERCADO	3	1	1			1	2
BAIXO CUSTO DE MÃO-DE-OBRA	5	6	4				1
EXPERIÊNCIA ANTERIOR NO RAMO	1	5	2				
INCENTIVOS:							
- FEDERAIS	2						
- ESTADUAIS	4	2	3				
SERVIÇOS BÁSICOS		3			1		
DISTRITO INDUSTRIAL		4					

FONTE: PESQUISA DIRETA - 1993.

Começando pela primeira ordem de importância dos itens apresentados, o que se observa é que do total de empresas pesquisadas, três delas (Magnata, FibraVan e MX-Super) assinalam a conquista do mercado como a alternativa que mais influenciou a localização no Estado do Ceará, enquanto a PRÓTON foi influenciada

pelo baixo custo de mão-de-obra e a FYBER pela experiência anterior no ramo. A empresa ADAX, somente mencionou como motivo locacional a existência dos serviços básicos. Mas, algumas das alternativas assinaladas como primeira ordem de influência também aparecem como segunda, terceira, quarta, quinta e até sexta ordem de influência, embora com menor peso.

A empresa Equus destaca-se por não ter assinalado nenhuma alternativa citada, mas explica que o único e, conseqüentemente, mais importante motivo que a levou a se instalar no Ceará foi por ser o Estado dono de uma extensa área adequada para a circulação do seu produto que, em síntese, corresponde à "conquista de mercado".

Os incentivos federais e estaduais são citados pela FYBER e FIBRAVAN como segundo motivo.

Sobre uma alternativa ainda não comentada, que é a da existência de um Distrito Industrial, somente uma empresa assinalou essa opção, pelo motivo desta empresa estar localizada nele.

Em suma, dos motivos apresentados na tabela, pode-se afirmar que os cinco primeiros tiveram um peso marcante na decisão da localização dos empreendimentos das empresas de veículos especiais no Ceará.

2.3.2 - TECNOLOGIA E DESEMPENHO OPERACIONAL

A tecnologia adotada na indústria de veículos especiais, assim como o seu desempenho operacional foram dois aspectos abordados nesse item do questionário.

A tecnologia utilizada para a fabricação do "buggy" está bastante difundida, tanto nos aspectos referentes ao projeto como no processo produtivo. Todas as empresas desenvolveram tecnologia praticamente igual para a fabricação, utilizando como matéria-prima a fibra de vidro e resinas, contando com a mecânica da Autolatina, particularmente Volkswagen.

O processo produtivo a ser utilizado é bastante artesanal. As principais fases do processo podem ser divididas a seguir:

a) Fabricação da Carroceria:

Para a fabricação utilizam-se formas especiais para a moldagem da carroceria em fibra de vidro. Nessas formas são colocadas, alternadamente, resina e "roving"³ até formar uma espessura de aproximadamente 5mm.

³ Espécie de fio de náylon, da qual se faz a fibra.

b) Preparação do Chassi:

Paralelamente à fabricação da carroceria, o setor de ferragem inicia a fabricação do chassi com tubos de aço, utilizando moldes gabarito e soldas de alta resistência. Em seguida, o chassi é enviado ao setor de fibra para ser acoplado à carroceria. Nesse setor também são fabricadas as demais peças em tubos e chapas de ferro, ferragens dos bancos, suportes do pedal, alavancas, etc.

c) Pintura:

Depois do acoplamento a peça é enviada para o departamento de pintura, juntamente com as ferragens.

d) Montagem

A montagem dar-se-á logo após a liberação da carroceria/chassis da seção de pintura. Em seguida, montam-se as partes mecânicas (suspensões traseira e dianteira, motor, caixa de marcha e diferencial de origem Volkswagen), elétrica e capotaria.

e) Revisão e Teste do Funcionamento

Quando completada a montagem, o veículo passará pela seção de revisão, na qual examina-se a montagem de todos os seus componentes e finalmente é feito o teste de funcionamento, onde é regulado o freio e feita a afinação do motor para que o veículo tenha o melhor desempenho possível com um baixo consumo de combustível.

Das empresas existentes a Fyber é a mais

verticalizada na medida em que possui capacidade para substituir a produção industrial de terceiros por sua própria produção. Produz instrumentos de medição, como velocímetro, amperímetro etc. Cabe ressaltar que estes equipamentos são eletrônicos e com mostradores digitais, configurando melhoria tecnológica.

A fábrica Próton, produtora de protótipos para carros de corrida, com seu processo de fabricação semelhante ao do "buggy", utiliza, basicamente, como matéria-prima a fibra. A parte mecânica e borracharia fica a critério do cliente, indicando que seu produto é essencialmente o "kit".

Esses dois aspectos, tecnologia adotada e desempenho operacional, foram abordados no questionário.

A análise é feita a partir das razões que levaram a empresa a escolher o tipo de tecnologia adotada. A tabela 8 apresenta essas razões, discriminadas por empresa, segundo sua ordem de importância.

TABELA 8 - CEARA - ORDENAÇÃO DOS MOTIVOS, POR EMPRESA, PARA A ESCOLHA DA TECNOLOGIA ADOTADA

ESCOLHA DA TECNOLOGIA ADOTADA

MOTIVO	FYBER	MAGNATA	FIBRAVAN	EQUUS	ADAX	MX	PROTON
TIPO DE PRODUTO	1	1	1	1	1	1	...
QUALIDADE	2	2	2	...	...	3	...
COMPETIÇÃO	3	3	3	...	...	2	...
BAIXO CUSTO DO CAPITAL	4	4	...	...	...	...	...
EXIGÊNCIA DE MERCADO	5	...	...	...	...	...	...

FONTE: PESQUISA DIRETA - 1993.

Pelo que mostra a tabela 8, o tipo do produto é a alternativa considerada pela maioria quase absoluta das empresas, como a 1ª ordem de importância das razões apresentadas, sendo, portanto, a determinante principal na escolha da tecnologia.

Somente uma empresa (PROTON) demonstrou-se contrária à constatação acima, mencionando o baixo custo do investimento como único e maior motivo para a escolha da tecnologia adotada.

A segunda razão apontada pelas empresas foi a qualidade do produto a ser obtida. É bom destacar que essa segunda ordem faz-se presente nas alternativas assinaladas pelas empresas de maior porte. Tal motivo não revelou importância nenhuma para as empresas menores.

Em seguida, surgem as exigências impostas pela competitividade, como a terceira ordem de importância, acompanhada pela qualidade do produto que se apresenta com um peso irrelevante.

O baixo custo do capital proporcionado pelos incentivos, também considerado como influente na escolha tecnológica, aparece em quarto lugar e com um peso muito pequeno, pois somente três das empresas solicitadas são contempladas com os incentivos.

Com relação à origem da tecnologia, as empresas responderam, através do questionário a elas aplicados, que possuem uma grande dependência da tecnologia de outros estados da região Nordeste e muito mais da região Sudeste, com destaque para São Paulo. O exterior é assinalado como origem da tecnologia utilizada pela empresa produtora de protótipo de carro de corrida.

Das sete empresas entrevistadas, quatro afirmaram que trabalhavam com processo tecnológico de domínio público, inclusive a que citou o exterior como originário de sua tecnologia, duas que usavam tecnologia própria. É conveniente salientar que uma empresa citou a obtenção de sua tecnologia através de licenciamento. Esse fato contraria a regra ditada pela maioria das

empresas sobre o domínio público.

No que se refere às vantagens da tecnologia adotada, comparativamente com a das outras empresas, a resposta que apresentou maior representatividade foi a relacionada com a melhoria da qualidade do produto, mostrando ser este o maior motivo da escolha tecnológica. Esse motivo vem acompanhado pelo aumento na produtividade e economia de mão-de-obra.

No que diz respeito ao desempenho operacional, o objeto de estudo foi o da realização ou não do controle de qualidade na empresa e as formas específicas de exercê-lo, se no produto, na matéria-prima ou no processo tecnológico empregado.

As respostas das empresas revelaram que o controle realizado sobre o produto é o que prevalece, mas existem também outras combinações no produto, matéria-prima e processo empregado, simultaneamente.

Outro ponto complementar analisado foi o da natureza da assistência técnica às empresas. Foi verificado, em geral, que a maioria das empresas depende da assistência de terceiros que vêm de fora do Nordeste e uma minoria que possui assistência própria adquirida em sua região e assistência própria originária de fora do Nordeste.

A situação das empresas no tocante às atividades de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) é de predomínio da ausência de centros de pesquisa, embora todas se mostrem desejosas dos mesmos. De fato, somente 1,7% do faturamento dessa indústria é

destinado a P&D, sendo responsáveis por esse percentual médio três empresas, das quais duas recebem apoio de centros P & D, uma de centro público e a outra de centro privado. Além dessas duas empresas, existe uma outra que possui um núcleo com atividades de pesquisa, cujo funcionamento não é permanente.

O período de funcionamento produtivo dessa indústria tem, em média, 1,6 turnos. Isso significa que no total das empresas existentes, somente uma não está operando nos dois turnos normalmente utilizados pelas fábricas.

Considerando o nível de produção de cada empresa, no primeiro semestre de 1993, estas poderiam aumentá-lo, empenhando-se num esforço adicional de 99%, em média⁴. Para atingir esses aumentos, tais empresas responderam, no geral, que necessitariam de contratar mais mão-de-obra. Outra maneira também sugerida pelas empresas, mas com menor peso que a primeira, já citada, foi aumentar as horas de trabalho e automatizar algumas seções, estando, portanto, nesse caso, relacionados com a primeira alternativa, visto que uma redução da primeira induzirá, conseqüentemente, a um aumento da segunda e terceira alternativa e vice-versa.

Assim como foi sugerido, os meios alternativos para se atingir um aumento do nível de produção, também foi solicitado, às empresas, os obstáculos que impedem tal realização. O empecilho verificado comumente entre as empresas, como limitante da produção, foi a falta de capital de giro, seguida pela insuficiência de mercado. Considerando a planta industrial instalada das fábricas no período

⁴ Esse esforço adicional varia de 30% a 300% por empresa.

analisado, em média, o nível de produção efetiva da indústria é de 42,9%, restando uma margem correspondente de capacidade ociosa de 57,1%. Esta constatação vai de encontro com a informação, já mencionada no contexto anterior, de que as unidades produtoras poderiam aumentar seu nível de produção em 99% ou contratando mais mão-de-obra, ou aumentando as horas de trabalho, ou automatizando algumas seções. Isso revela que essa ociosidade produtiva é indesejada, certamente influenciada pela situação recessiva.

Sobre os equipamentos essenciais à produção das empresas, foi investigado o tempo médio em anos de duração destes e se eram considerados viáveis, modernos ou obsoletos para as condições hodiernas de mercado.

O resultado revelado foi que os principais equipamentos dessa indústria tinham, em média, 4 anos de uso, sendo importante explicar que dentro dessa média foram verificadas grandes oscilações na quantidade de anos, girando em torno de dois a dez anos.

Assim, a maioria das empresas elasteceram seus equipamentos como viáveis para as referidas condições de mercado. Duas empresas classificaram, cada uma, como obsoletos e modernos seus equipamentos.

Com relação à origem dos equipamentos, o Sudeste aparece como principal fornecedor, respondendo, em média, por 67% dessa origem, o que já era esperado, pois toda a mecânica do "buggy" é oriunda da Volkswagen situada em São Paulo, na região Sudeste. O Nordeste aparece como responsável por uma média de

11,4%, ficando para o Ceará a responsabilidade de fornecer a média de 2,8% do valor dos equipamentos utilizados pelas empresas.

Diante da forte relação existente entre a degradação ambiental, o processo de industrialização e a tecnologia empregada nas empresas surgiu a necessidade de investigar esse aspecto. O que se verificou, no geral, com exceção de uma empresa, foi que as demais não são cadastradas no órgão estadual de proteção do meio ambiente.

Foi registrado que as empresas geram, através de seu processo produtivo, resíduos poluentes, tanto de natureza atóxica, como tóxica, provocando poluição do ar e do solo.

Quando à natureza do abastecimento de água dessa indústria, este se dá em grande parte, através do sistema público, seguido, imediatamente, pelos poços artesianos.

2.3.3 - RECURSOS HUMANOS E SALÁRIOS

Foi reservado um item do questionário para tratar somente das questões de geração de empregos e níveis de remuneração.

As empresas entrevistadas omitiram informações referentes ao nível de remuneração. Por isso o exame se deterá aos dados pertinentes apenas ao nível de emprego.

A quantidade de empregos diretos gerados pela indústria supracitada está acima de 565. Dessas empresas, a Fyber responde pela maior parcela dos empregos gerados (500 empregados só na produção) e portanto se enquadra no grupo de grandes empresas, de acordo com a classificação por faixa de pessoal ocupado, do Cadastro Industrial do Ceará. A Magnata é classificada como pequena empresa e a Equus, micro-empresa.

De todas as empresas entrevistadas, quatro responderam que não tinham problemas para contratar mão-de-obra especializada e três afirmaram ter esse problema. A origem da mão-de-obra especializada dessa indústria é cearense, não havendo necessidade de buscá-la fora do Estado.

Três empresas informaram que absorviam

empregados técnicos de nível superior, sendo quatro trabalhando na Fyber, um na Magnata e um na MX-Super.

Quatro empresas informaram que contam com 83 empregados especializados trabalhando para elas. Desse total, sessenta pertenciam à Fyber, sendo cinquenta na produção. A Fibravam contava com 13 funcionários especializados, a MX-Super absorve oito desses empregados e a Equus absorvia 20 empregados.

Com relação aos empregados não especializados, que são a grande maioria, esse total é de 514 empregados, desses, 440 são trabalhadores da Fyber, quatro estão na Fibravam, 15 na MX-Super e 55 pertencem à Magnata.

De acordo com o Presidente da Associação das Mostadoras de Buggy, esse segmento de veículos especiais, possui um eficaz efeito germinativo, na medida em que gera 1.800 empregos diretos e 7.200 empregos indiretos. Tal efeito é refletido de maneira positiva na economia do Estado.

2.3.4 - MERCADO

A respeito do destino dado à produção dessa indústria, foi verificado que seu principal mercado consumidor abrange, além do Ceará, outros estados nordestinos, totalizando 98,3% da sua produção. O Norte e o Centro-Oeste respondem por 1,1% e o Sudeste com uma irrelevante parte dessa produção, 0,6%. A Magnata e a MX-Super são as únicas empresas que apresentam percentuais de venda para fora da região Nordeste.

Essa constatação revela que nenhuma parte da produção da referida indústria foi destinada para fora do País, o que representa um declínio total das exportações antes existentes, mais conforme afirmou o Presidente da Associação das Montadoras de Veículos Especiais, também proprietário da Fibravan, essa indústria chegou a exportar 10% do total de sua produção (informação dada em 1992).

Dentre os fatores citados pelas empresas como obstáculos para realizarem suas exportações, os mais votados são, simultaneamente, a dificuldade de créditos e o desconhecimento do mercado. A empresa Proton, produtora de protótipo para carro de corrida, explicou que seu produto não era destinado ao mercado externo. A Magnata citou a necessidade de homologação do veículo no exterior como exclusivo fator.

Outro aspecto considerado importante, e por isso abordado no questionário, foi a respeito das formas de fixação e

como exclusivo fator.

Outro aspecto considerado importante, e por isso abordado no questionário, foi a respeito das formas de fixação e atualização de preço de venda dos produtos das empresas.

O resultado obtido foi que no momento da determinação de seus preços as empresas nunca levam em consideração o comportamento de seus concorrentes. Elas fixam seus preços a uma margem acima de seus custos médios, utilizando a famosa regra do custo total. Essa informação revela que as empresas, não competindo por preços e ainda levando em conta que os veículos especiais são produtos ricos em atributos a serem observados pelos consumidores possibilita o mecanismo de diferenciação do produto para competir, o que caracteriza a estrutura de mercado dessa indústria como oligopólio diferenciado.

Desse modo, o caráter subjetivo das marcas dos veículos, a propaganda nos meios de comunicação acompanhada pelas facilidades na hora da compra (consórcio) e outros esforços de venda constituem-se nalgumas das forças decisivas no cenário da competição entre essas empresas.

Na atualização dos preços de venda do produto, novamente foi mencionado o aumento dos custos médios como base. Duas empresas, citaram, além do fator acima, a evolução da indústria e da inflação como fator a ser considerado.

2.3.5 - MATÉRIAS-PRIMAS E INSUMOS

Por falta de informações das empresas, não será possível fazer nenhuma observação sobre o valor do consumo de energia elétrica, combustíveis, lubrificante e outros insumos energéticos. A grande parte das empresas, por não ser suficientemente organizada, não forneceu tais dados.

Foi indagado às empresas se elas tiveram, no decorrer de 1992, problemas de abastecimento de matérias-primas. Três empresas responderam que não apresentaram tal problema, mas as quatro empresas restantes apontaram a oferta limitada como o problema predominante. É importante mencionar que uma determinada empresa acrescentou como problema existente, no período referido, que a Autolatina estava acabando com a fabricação de motor e de caixa.

As principais matérias-primas envolvidas nesse choque de abastecimento foram a parte mecânica do veículo e as resinas de poliéster.

2.3.6 - PERSPECTIVAS

Como uma maneira objetiva de se avaliar o desempenho da indústria de veículos especiais, foram lançadas às empresas, através dos questionários, questões sobre suas perspectivas de ampliação, modernização, conseqüentemente, crescimento.

Do total das empresas que foram pesquisadas, quatro não tinham projeto de ativo fixo não implantado, ou seja, projetos referentes à ampliação e construção de prédios e outras infra-estruturas físicas com finalidade de produção. As três empresas restantes assinalaram que tinham, sendo estas as seguintes empresas: Fyber, Fibravan e Magnata.

A Fyber afirmou que seu projeto era de modernização para aumento da produtividade, mas não especificou o volume adicional previsto, nem o estágio de implantação previsto para o novo projeto.

A Magnata afirmou que seu projeto era, além da modernização, para melhoria do produto existente, de criação de um novo produto, um "Jeep", com um volume de produção previsto para 980 unidades/ano. A previsão de instalação do referido projeto era de três meses.

Por último, a Fibravan explicou que seu projeto de ativo fixo ainda não implantado era para a criação de um novo produto, mas informando que este está incluído na categoria de

Por último, a Fibravan explicou que seu projeto de ativo fixo ainda não implantado era para a criação de um novo produto, mas informando que este está incluído na categoria de comerciais leves. A quantidade prevista de veículos a serem produzidos é de 240 unidades/ano, com um tempo previsto para a implantação de doze meses.

CONCLUSÃO

Através da avaliação de algumas variáveis da indústria de transporte do Ceará em relação a indústria de transformação do Ceará retiradas do Censo Industrial de 1980 e 1985, constatou-se que a primeira indústria cresceu e aumentou sua participação relativa dentro da indústria de transformação. Nesse mesmo período a indústria de transporte concentrava-se especialmente na RMF, predominando em Fortaleza.

Outro resultado interessante, este extraído do Cadastro Industrial do Ceará de 1990 e 1991, foi que além do setor de montagem de veículos, objeto de estudo da monografia, os setores naval e autopeças apresentam grande significado para a indústria de transporte local e portanto para a economia do Estado.

O setor de montagem de veículos destacou-se, no período supramencionado, por ter registrado, um aumento (8 para 11) no número de estabelecimentos acompanhado pelo aumento do nível de emprego. Esses estabelecimentos eram de pequeno e médio porte. Atualmente, o referido setor, embora tenha reduzido em número, já conta com a presença de um estabelecimento classificado como grande empresa na faixa de pessoal ocupado acima de 500 empregados.

No tratamento da questão organizacional da indústria de buggy, foi verificado que a maioria das empresas entrevistadas não atingiram ainda o amadurecimento exigido pelo mundo moderno dos negócios.

A estrutura dessa indústria, classificada como oligopólio diferenciado apresenta a diferenciação do produto como forma de competição, fato que requer por parte das empresas um envolvimento sistemático em atividades de pesquisa e desenvolvimento (P&D). Ao contrário disso, o resultado da pesquisa revelou a incapacidade das empresas para alcançarem esse engajamento que, compromete, até certo ponto, as bases de sustentação destas no seu mercado.

Na medida em que não procuram investir em desenvolvimento tecnológico e em novos produtos, a maioria dessas empresas é muito comercial. Assim, torna-se necessário impulsioná-las, através de investimento / incentivos possibilitando-as aumentar a capacidade de criar emprego e renda; e também gerar divisas através da exportação do veículo para outros países.

Dentro do setor analisado foi observada a existência de estabelecimentos de pequeno, médio e grande porte, predominando as empresas de pequeno porte. Apesar disso, se mostra sólido e possuidor de um grande potencial de desenvolvimento que se justifica por sua própria dinâmica em relação à sua capacidade de diversificação, pela facilidade de encontrar mercado consumidor no próprio Estado e região Nordeste e por sua produção ser destinada à população de renda variada: desde o consumidor de baixa renda que opte pelo "buggy" como o carro do dia-a-dia até o consumidor de renda

elevada que o utiliza como o segundo carro da família, dado o "status" de que desfruta no mercado de automóveis. É importante ressaltar que além da compra, outra forma alternativa para a utilização do veículo é a locação. Isso representa mais um canal de escoamento de sua produção.

Com certeza, através do impulso via investimento / incentivos, reorientando essas empresas para um comportamento mais competitivo, voltado para o desenvolvimento e modernidade, o segmento de veículos especiais assumirá um novo dimensionamento dentro da indústria cearense.

BIBLIOGRAFIA

B.N.B. Banco do Nordeste do Brasil S/A, sSondagem sobre os setores de buggy e autopeças no Ceará.

Caderno de Autos e Acessórios do Jornal O Estado de São Paulo. 14.06.93.

Caderno de Economia do Jornal O Povo. 09.06.93.

Entrevista realizada na associação dos montadores de veículos especiais. 1993.

GUIMARÃES, Eduardo A. Acumulação e crescimento da firma: Um estudo de organização industrial. Cap. 1, 2, 3, 4, e 5. Ed. Zahar.

IBGE, Censo Econômico do Brasil, 1980 e 1985.

IBGE, Censo Industrial do Ceará, 1980.

IBGE, Censo Industrial do Ceará, 1985.

IBGE, Classificação de Atividades Industriais, 1985.

LABINI, Paolo S. Oligopólio e progresso técnico. Ed. Forense - Universitária. R.J.

Projeto da Gurgel do Brasil Indústria e Comércio de Veículos LTDA,
apresentado à SUDENE.

SIC / CE, Cadastro Industrial do Ceará, 1990 e 1992

TAVARES, Maria da Conceição. Estrutura Industrial Brasileira: Base
produtiva e tipologia de mercado - 1970.

ANEXO A

O CASO GURGEL

Outro aspecto a ser analisado no presente trabalho seria o impacto causado pela instalação da Gurgel sobre a indústria de automóveis no Ceará, mas esse objetivo foi inviabilizado, no decorrer da pesquisa, devido a situação de falência em que a empresa se apresentou.

Para definir a localização desse empreendimento no Ceará, o grupo Gurgel levou em conta vários motivos os quais pode-se citar:

- a) Proximidade dos centros de consumo e comercialização;
- b) Disponibilidade de mão-de-obra;
- c) Disponibilidade de energia elétrica;
- d) Disponibilidade de transporte e comunicação;
- e) Disponibilidade de serviços básicos e
- f) Obtenção de incentivos fiscais e financeiros.⁵

⁵ Projeto da Gurgel do Brasil Indústria e Comércio de Veículos LTDA, apresentado à

Certamente, esse último motivo constitui-se o mais importante pois, tendo em vista que os empreendimentos industriais localizados no estado do Ceará (assim como em todo o Nordeste) são prioritários para a obtenção de incentivos fiscais e financeiros de natureza federal e , obviamente , para os de origem estadual, a Gurgel do Brasil encontrando-se em condições difíceis optou pelo Ceará para sua localização, já que seria a alternativa mais viável no sentido de obter benefícios.

"O esquema de financiamento feito para tal empreendimento foi o seguinte: o FINOR ficou responsável por 19,36%, o B.N.B. por 16,01%, o BNDES por 6,57%, o FINAME por 30,04% e o FINEPE por 7,75% . Para a Gurgel caberia 20,26% restante que totalizavam o valor do investimento que era de US\$ 186.215,00 ."6

Com certeza, a chegada dessa empresa ao Ceará proporcionaria um novo dimensionamento ao setor automobilístico local por ser a Gurgel a única fabricante de peças genuinamente nacional que conseguiu se desenvolver com tecnologia própria, livre da tutela do primeiro mundo.

O impacto que seria gerado pela instalação dessa empresa na economia do estado e da região proporcionaria, entre outras as seguintes vantagens:

"a) criação de 3.462 empregos diretos e estáveis;

SUDENE. p. 19 e 20.

⁶ Projeto Gurgel... op. cit.

estáveis;

b) elevação do padrão de mão-de-obra nordestina;

c) capacidade de competição de produtos industrializados no mercado nacional;

d) diversificação e ampliação do parque fabril nordestino e

e) ampliação do intercâmbio produtivo comercial de diferentes estados.⁷

f) incentivo para instalação do pólo de autopeças no Ceará.

No entanto o quadro financeiro da gurgel foi se agravando e adicionando a esse valor o advento aos veículos populares como por exemplo o GOL 1000, o CHEVETE JÚNIOR, UNO MILE, e o ESCORT HOBBY vieram agravar a dificuldade da empresa, pois certamente com essa forte concorrência as vendas ficaram no mínimo impossibilitadas de crescer. Tal situação acabou forçando a empresa a pedir concordata no dia 04 de junho de 1993.

O que parecia ser mais um ponto de desenvolvimento para o setor automobilístico do Ceará terminou transformando-se em um grande problema financeiro para o Banco do Estado do Ceará (B.E.C), pois este assumiu o papel de fiador da empresa no momento da negociação.

⁷ Projeto Gurgel.. op.cit.

Segundo o advogado da companhia, a dívida da Gurgel chega a 20% do seu patrimônio, avaliado em US\$ 150 milhões. Desse patrimônio no Ceará, faziam parte um galpão, terrenos e um maquinário originário da companhia francesa Citroen, que agora pertencem ao B.E.C.⁸

Diante dessa situação, foi determinado um prazo de 30 dias para que a empresa comprovasse a retomada da produção. Se nesse período a Gurgel não apresentasse provas de que voltou a produzir, seria decretado a falência da empresa.

Através da cotização dos revendedores autorizados da marca, que adiantaram 30% do valor a ser pago, a Gurgel, localizada na cidade de Rio Claro em São Paulo, voltou a montar, na primeira semana do mês de julho, algumas unidades do modelo SUPERMINI. Segundo os funcionários, a produção diária é de dois carros, aproveitando peças que estavam no almoxarifado, pois alguns de seus setores continuam paralisados.⁹

⁸ Caderno de Economia do Jornal O Povo, Fortaleza, 9 de junho de 1993.

⁹ Caderno de Autos e Acessórios do Jornal O Estado de São Paulo, São Paulo, 11 de julho de 1993.

ANEXO B

O SEGMENTO AUTOPEÇAS

O estudo da viabilidade de se implantar um pólo de autopeças no Ceará, constituía o terceiro objetivo da pesquisa, no entanto, foi também prejudicado em consequência dos empecilhos que apareceram no decorrer do trabalho, como já se comentou anteriormente.

Na medida em que se desenvolve a indústria automobilística do Ceará, o setor de autopeças sofre efeitos positivos, pois segundo determina a dinâmica do setor de automóveis, eles estão interrelacionados. Adicionado a esse efeito o Ceará já conta com a fabricação de autopeças por parte da Metaneide LTDA que produz tambores de freios pesados e leves para todo país, da Inapi fabricando bombas hidráulicas para veículos e uma outra linha de discos para freio, inclusive os discos ventilados, da Bimetal, fabricante de silenciosos, e do grupo Paschoal de Castro Alves, fabricante das tradicionais bombas King.

De acordo com a Sondagem sobre os setores de buggy e autopeças realizado pelo BNB, a frota nordestina de veículos representa 20% da nacional ficando definido um significativo mercado de reposição no Nordeste, onde haver espaço para a instalação do pólo de autopeças no Nordeste. Nesse contexto, o Ceará apresenta-se como o

estado nordestino com maior vocação para receber esse pólo, pois já é possuidor de uma indústria líder nesse ramo a nível nacional, que é a Metaneide, está mais próximo dos grandes centros consumidores(E.U.A., EUROPA etc.), é o estado nordestino com maior rede de distribuição e já conta com o setor de montagem de veículos especiais, com promissoras perspectivas na produção de utilitários .

Há contudo, necessidade de maior participação do Governo do Estado e de outros órgãos de fomento com vistas a estimular e incentivar essa questão, pois o conjunto de vantagens anteriormente mencionado é capaz de justificar a instalação do pólo de autopeças no estado do Ceará.

ANEXO C

ANÁLISE COMPARATIVA DE PREÇOS

Discriminação	Preço corrente	Preço relativo (Fyber 2000 = 100)
Fyber 2000	630.000.000,00	100%
Chevette L	503.000.000,00	80%
Gol 1000	482.143.667,00	77%
Escort Hobby	727.896.914,50	116%
Uno Eletronic	452.986.830,00	72%
Taiba LSE	675.367.733,00	107%
Mussari LS	542.000.000,00	86%
Fibravan Plus	624.000.000,00	99%

Fonte: Jornal "O Povo" - Anúncios Populares. Preços pesquisados até o dia 21.07.93.

* O buggy Mussari LS produzido pela montadora Carrah não está incluído no resultado da pesquisa direta junto às empresas.

1.10 - Indique a participação percentual no valor das ações ordinárias e do capital integralizado, segundo a origem, de conformidade com o quadro abaixo:

ORIGEM DOS ACIONISTAS	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL	
	AÇÕES ORDINÁRIAS	C. INTEGRA EX. CLUS. FINOR
Ceará	UUU	UUU
Demais Estados do Nordeste	UUU	UUU
Sudeste(inclusive S.Paulo)	UUU	UUU
Demais regiões do Brasil	UUU	UUU
Sul	UUU	UUU
Exterior	UUU	UUU
Total	100	100
São Paulo (destaque)	UUU	UUU

1.11 - Indicar, em ordem de importância, os fatores que influenciaram a localização da empresa no Estado:

- 1. Conquista do Mercado
 - 2. Aproveitamento da mão-de-obra
 - 3. Baixo custo da mão-de-obra
 - 4. Incentivos federais
 - 5. Incentivos estaduais
 - 6. Incentivos municipais
 - 7. Existência de maiores incentivos do que em outros ramos industriais
 - 8. Experiência anterior no ramo industrial
 - 9. Associação com grupo tradicional do ramo
 - 10. Existência de distrito industrial
 - 11. Existência de serviços básicos (transporte, energia elétrica, água, comunicações etc.)
 - 12. outros (especificar)
-
-
-

Atribua o número 1 ao mais importante, o 2 ao seguinte em grau de importância e assim sucessivamente.

2 - TECNOLOGIA E DESEMPENO OPERACIONAL

2.01 - Por que a empresa escolheu o tipo de tecnologia adotada? Indicar em ordem de importância.

- 1. Devido a especificidade do produto
- 2. Devido a qualidade do produto a ser obtido
- 3. Pela necessidade de competir no mercado
- 4. Devido ao baixo custo do capital proporcionado pelos incentivos
- 5. Pela necessidade de produzir adequadamente para atendimento às exigências de outras empresas, fora do grupo.
- 6. Pela necessidade de produzir adequadamente para atendimento às exigências de outras empresas do mesmo grupo.
- 9. Outros (especificar)

2.02 - Indicar a origem da tecnologia predominante empregada na fabricação dos produtos. Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

- 1. Nordeste
- 2. Norte e Centro-Oeste
- 3. Sudeste (inclusive)
- 4. Sul
- 5. Exterior
- 6. São Paulo (destaque)

2.03 - Como essa tecnologia foi obtida? Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondentes(s).

- 1. Através de licenciamento
- 2. Pela compra
- 3. Trata-se de tecnologia de domínio público

4. Tecnologia própria

2.04 - Indicar as vantagens da tecnologia empregada em relação à adotada por outras empresas do setor. Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

1. Aumento da produtividade física

2. Melhoria na qualidade do produto

3. Redução de despesas com manutenção

4. Economia de mão-de-obra

9. Outras razões (especificar)

2.05 - Caso a empresa realiza controle de qualidade, indicar onde o mesmo se processa. Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

1. Na matéria -prima

2. No processo empregado

3. No produto

2.06 - No que se refere à Pesquisa e Desenvolvimento, (P&D) qual a situação da empresa? Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

- 1. Possui núcleo com atividade de pesquisa
- 2. Recebe apoio de centros de pesquisa e desenvolvimento públicos
- 3. Idem de centros privados
- 4. Não possui centro de pesquisa, mas tem interesse
- 5. Não tem interesse

2.07 - Que percentagem do faturamento da empresa é destinado à pesquisa e desenvolvimento?

%

2.08 - Indique a natureza da assistência técnica dada ao processo produtivo e a origem das respectivas instituições.

NATUREZA	ORIGEM
<input type="checkbox"/> 1. Própria	<input type="checkbox"/> 1. Regional

	<input type="checkbox"/> 2. Outras regiões
	<input type="checkbox"/> 3. Estrangeira
<input type="checkbox"/> 2. Terceiros	<input type="checkbox"/> 1. Regional
	<input type="checkbox"/> 2. Outras regiões
	<input type="checkbox"/> 3. Estrangeira

2.09 - Durante o período de funcionamento produtivo, a empresa trabalha normalmente quantos turnos ?

2.10 - Considerando o atual nível de produção, em quanto por cento a empresa poderia aumentá-lo empenhando-se num esforço adicional ?

%

2.11 - Para atingir esse aumento, que meios a empresa necessitaria utilizar ? Assinale com "X" a(s) alternativas(s) correspondente(s).

1. Aumentar as horas de trabalho (horas extras)

2. Contratar mais mão-de-obra

9. Outros (especificar)

2.12 - Considerando-se que a empresa pode aumentar o nível de produção, de acordo com o item 3.10, que obstáculos impedem a realização ? Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

1. Falta de capital de giro.

2. Insuficiência de mercado.

3. Alternativas financeiras mais atrativas para aplicação das reservas de caixa.

9. Outros (especificar)

2.13 - Qual o tempo médio, em anos, que os principais equipamentos da indústria têm de uso ?

2.14 - No contexto nacional, sob o ponto de vista tecnológico, como são considerados os equipamentos essenciais à produção ?

- !_! 1. Modernos
- 2. Viáveis para as condições de mercado
- 3. Obsoletos

2.15 - Considerando a planta industrial hoje instalada, indaga-se: Qual o nível de produção efetiva da fábrica, em termos percentuais ?

!_!_!_%

2.16 - Indique, no quadro abaixo, a distribuição percentual do valor dos equipamentos, segundo a origem, na data atual.

ORIGEM DOS EQUIPAMENTOS	DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL
Nordeste	!_!_!
Norte e Centro-Oeste	!_!_!
Sudeste (inclusive São Paulo)	!_!_!
Sul	!_!_!
Exterior	!_!_!

Total	100
São Paulo (destaque)	!_!_!
Ceará (destaque)	!_!_!

2.17 - A empresa é cadastrada no órgão estadual de proteção de meio-ambiente ? Preencha o campo com o código correspondente.

!_! 1. Sim 2. Não

2.18 - O desenvolvimento do processo produtivo gera algum tipo de poluição ? Preencha o campo com o código correspondente.

!_! 1. Sim 2. Não

2.19 - Em caso afirmativo, qual a natureza dos poluentes? Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

DISCRIMINAÇÃO DOS POLUENTES	NATUREZA DA POLUIÇÃO	
	ATÓXICA	TÓXICA
SÓLIDO		
LÍQUIDO		
GASOSO		

Considerar como poluentes resíduos industriais inaproveitáveis e que são jogados fora.

2.20 - Os poluentes não controlados causam poluição: Assinale co "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

1. Hídrica

2. Aérea

3. Do solo

2.21 - Indique quais são as fontes de abastecimento d'água da indústria.
Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

- 1. Sistema público
- 2. Água subterrânea
- 3. Poços artesianos
- 4. Rios, lagos e lagoas
- 9. Outras (especificar)

3 - RECURSOS HUMANOS E SALÁRIOS

3.01 - Qual a quantidade de empregados e o valor pago em salários em 31/12 de 1992. Responder preenchendo o quadro abaixo:

NÚMERO DE EMPREGADOS	SALÁRIOS PAGOS
-------------------------	----------------

MÊS	TOTAL DA PRODUÇÃO	TOTAL	NA PROD.	TOTAL DOS ENCARGOS SOCIAIS
31/12/92				

3.02 - A empresa tem problema para a contratação de mão-de-obra especializada? Preencha o campo com código correspondente.

1. Sim 2. Não

3.03 - A empresa necessita contratar mão-de-obra especializada fora do Estado? Preencha o campo com o código correspondente.

1. Sim 2. Não

3.04 - Indique, no quadro abaixo, a distribuição quantitativa do pessoal, segundo os níveis, em 31.12.92.

NÍVEIS	QUANTIDADES	
	TOTAL	NA PROD.
Técnicos de nível superior	_____	_____
Empregados especializados	_____	_____
Empregados não especializados	_____	_____

4 - MERCADO

4.01 - Indique na tabela a seguir a distribuição percentual do destino que foi dado à sua produção de 1992.

DESTINO DA PRODUÇÃO	NATUREZA DA OPERAÇÃO	
	VENDA	TRANSFERÊNCIA
1. Nordeste	UUU	UUU
2. Norte e Centro-Oeste	UUU	UUU
3. Sudeste (inclusive S. Paulo)	UUU	UUU
4. Sul	UUU	UUU
5. Exterior	UUU	UUU
Total	100	100
6. São Paulo (destaque)	UUU	UUU
7 Ceará (destaque)	UUU	UUU

4.02 - Indique, na tabela abaixo, a distribuição do valor da produção de bens da empresa, durante o ano de 1992.

DISCRIMINAÇÃO	VALOR
1. Estoque de produtos elaborados (31.12.91)	Cr\$! _ ! _ ! _ ! _ ! _ ! _ !
2. Valor das transferências de produtos p/ estabelecimentos do mesmo grupo.	Cr\$! _ ! _ ! _ ! _ ! _ ! _ !
3. vendas totais de produtos (exclusive serviços)	Cr\$! _ ! _ ! _ ! _ ! _ ! _ !
4. Estoque de produtos elaborados (31.12.92)	Cr\$! _ ! _ ! _ ! _ ! _ ! _ !

4.03 - Quais dos fatores abaixo, em ordem de importância, impedem a empresa de iniciar ou aumentar suas exportações?

- 1. Produto não destinado ao mercado externo
- 2. Custo de produção
- 3. Insuficiência da capacidade instalada
- 4. Dificuldade de transporte
- 5. Dificuldade de crédito
- 6. Desconhecimento do mercado
- 7. Qualidade do produto

9. Outros (especificar)

Atribua o número 1 ao mais importante, o 2 ao seguinte em grau de importância e, assim, sucessivamente.

4.04 - Qual o valor, em dólares, das exportações dos últimos três anos? Caso não se aplique, preencha os campos de valores de cada ano com zeros.

ANOS	VALORES EM US\$ 1.00 (FOB)
1990	_____
1991	_____
1992	_____

4.05 - Como são fixados os preços dos produtos? Assinale com um "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

1. Com base nos custos médios
2. Com base nos preços dos concorrentes

- 3. Com base na orientação da matriz
- 4. Preço regulamentado pelo governo (CIP)
- 9. Outros (especificar)

4.06 - Na atualização dos preços de venda dos produtos é levada em consideração: Assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s).

- 1. A evolução do índice de inflação
- 2. A evolução dos custos médios
- 3. A evolução de alguns itens mais importantes de custo
- 4. Autorização do governo (CIP)
- 9. Outros critérios (especificar)

5 - MATÉRIAS PRIMAS E INSUMOS

5.01 - Indique, na tabela abaixo, as quantidades, valores e origem da matérias-primas consumidas na fabricação de seus produtos, em 1992. Excluir impostos: IPI, ICM, etc.

CÓDIGO	MATÉRIAS -PRIMAS	QUANTIDADES	UNIDADE	VALOR EM (Cr\$1.000)	ORIGEM DOS VALORES							TOTAL	SP (D)
					NE	NCO	SE	SUL	EXT				
											100		
											100		
											100		
											100		
											100		
											100		
											100		
											100		
											100		

Legenda: NE - Nordeste, NCO - Norte e Centro Oeste; SE - Sudeste (inclusive São Paulo); EXT - Exterior; SP(D) - São Paulo (destaque).

5.02 - Qual o valor do consumo de energia elétrica, combustíveis, lubrificantes e outros insumos energéticos, em 1992, exclusive impostos. Valor em Cr\$ 1.000,00.

5.03 - Se a empresa teve problemas de abastecimento de matérias-primas/insumos, no decorrer de 1992 enumere-os de acordo com o grau de importância: Preencha o campo com o código correspondente.

- 0. Não se aplica
- 1. Oferta limitada
- 2. Problema na importação
- 3. Dificuldade de transporte
- 4. Cobrança de ágio
- 9. Outros (especificar)

Atribua o número 1 ao mais importante, o 2 ao seguinte em grau de importância e, assim, sucessivamente.

Caso afirmativo, assinale com "X" a(s) alternativa(s) correspondente(s):

- 1. Ampliação da capacidade instalada
- 2. Modernização para aumento da produtividade
- 3. Reposição dos equipamentos existentes
- 4. Modernização para melhoria da qualidade do produto
- 5. Novo produto
- 9. Outros (especificar)

6.02 - Qual o volume de produção adicional previsto no novo projeto?
 Caso não se aplique à empresa, preencha códigos com zeros.

CÓDIGO	NOME DO PRODUTO	UNIDADE	QUANTIDADE
□□□□	Não se aplica	*****	*****
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□
□□□□		□□□□	□□□□□

