

NOTA TÉCNICA

NEMEA

Núcleo de Estudos em Modelagem Econômica e Ambiental Aplicada do
Cedeplar-UFMG

Belo Horizonte, janeiro 2020

Impactos de médio e longo prazo do fim da produção doméstica de automóveis da Ford em 2021

Edson Paulo Domingues

Professor Titular da FACE e Cedeplar – UFMG

Aline Souza Magalhães

Professora Adjunta FACE e Cedeplar - UFMG

Débora Freire Cardoso

Professora Adjunta FACE e Cedeplar - UFMG

O anúncio do fechamento das fábricas da Ford no país tem tido grande repercussão. Enquanto analistas ainda não chegaram a um consenso em relação aos motivos que levaram a multinacional a tomar essa decisão, seus impactos podem ser, de maneira geral, antecipados: O fim dessa produção tem impactos setoriais e macroeconômicos relevantes. Apresentamos neste trabalho um resumo das estimativas que fizemos desse evento.

Em 2020, os veículos da Ford representaram 7,4% dos licenciamentos de automóveis (119.454 unidades) e 5,9% do licenciamento de automóveis comerciais leves (19.864 unidades), o que representou 7,13% desses licenciamentos. A Ford saiu do mercado de caminhões e ônibus em 2019 com o fechamento da unidade em São Bernardo do Campo (SP). Estima-se que a Ford empregava 11,5 mil funcionários no Brasil no final de 2020.

A produção de todo o setor de Automóveis representa cerca de 1% da produção de bens e serviços na economia brasileira, e 4% da indústria de transformação. É um setor bastante integrado à economia como um todo, uma vez que apresenta grande complementaridade com outros setores, ao ser grande demandante de insumos. A montagem de automóveis exige que uma série de outros setores sejam acionados para atender à demanda de cada automóvel produzido. Os dados da matriz de Insumo-produto do IBGE¹ mostram alguns indicadores importantes desse setor. Cerca de 22% do valor das vendas de automóveis no país são importadas, e 78% domésticas. Os insumos importados no setor automotivo representam 19% dos custos de produção, os insumos domésticos representam 52% dos custos, e o pagamento de salários 14%. O setor emprega diretamente 106 mil

¹ <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9085-matriz-de-insumo-produto.html?=&t=publicacoes>

pessoas. As exportações representam 10% do valor das vendas do setor; o principal demandante é o consumidor final (63% do destino das vendas).

Utilizando um modelo de simulação desenvolvido no NEMEA/Cedeplar² projetamos que a produção nacional do segmento de automóveis recue -7,4% em 20 anos, em relação ao que seria produzido em um cenário sem o fechamento da empresa. A redução dessa oferta repercutiria na elevação do preço doméstico e aumento das vendas de importados, uma tendência que já se verifica nesse mercado (a própria Ford anunciou que continuará vendendo veículos importados no país).

Tabela 2- Impacto do fim da produção doméstica da Ford no mercado de Automóveis e comerciais leves (var % acumulada em relação ao cenário sem esse evento).

	2021	2025	2030	2035	2040
Produção	-7,13	-7,29	-7,31	-7,34	-7,38
Preços	12,76	12,30	12,32	12,47	12,57
Venda Doméstica	-5,57	-5,79	-5,77	-5,73	-5,73
Venda Importada	8,92	8,26	8,47	8,83	9,13

Como se trata de um setor bastante integrado verticalmente, as perdas geradas com a redução da produção de automóveis seriam disseminadas por todos os setores da economia, com efeito mais relevante na indústria, que recuaria -0,3% em 20 anos em relação ao cenário sem o fechamento da empresa. Do mesmo modo, setores como comércio e serviços prestados às empresas também teriam impacto relevante. Como o impacto é de queda na produção automotiva, dado o efeito direto de fechamento das fábricas, e de outros setores, dados os efeitos indiretos, a atividade econômica seria negativamente impactada, gerando queda no emprego, na renda e, conseqüentemente, no consumo das famílias. Assim, os impactos nos setores seriam mais uma vez disseminados, gerando uma nova onda de impactos negativos na indústria, bem como nos serviços e na agricultura. Nossos números mostram que o setor de serviços recuaria 0,27% e a agricultura em 0,29% em 20 anos, comparativamente ao cenário sem o fechamento da empresa.

Tabela 3- Impacto do fim da produção doméstica da Ford nos setores da economia brasileira (var % acumulada da produção em relação ao cenário sem esse evento).

	2021	2025	2030	2035	2040
Agricultura	-0,08	-0,05	-0,10	-0,20	-0,29
Industria	-0,15	-0,12	-0,16	-0,24	-0,30
Serviços	-0,09	-0,16	-0,21	-0,25	-0,27

A economia brasileira sofreria uma perda de atividade econômica de -0,06% em 2021 e -0,28% em 20 anos em decorrência desse encolhimento do setor (Tabela 4). A perda acumulada na economia brasileira em 20 anos atingiria R\$16 bilhões de reais. Os efeitos negativos na economia em 20 anos seriam observados também no investimento (-0,38%) e no consumo das famílias (0,33%), em relação a um cenário sem o fechamento da empresa. O efeito sobre emprego se concentra no curto prazo, o que equivale a cerca de 50 mil vínculos empregatícios no mercado formal em 2021, atingindo uma perda máxima de 74 mil empregos em 2025. O

² Modelos desenvolvidos no NEMEA foram utilizados em diversos artigos, como por exemplo Carvalho et. al, 2016; Domingues et. al. 2017; Magalhães e Domingues, 2016.

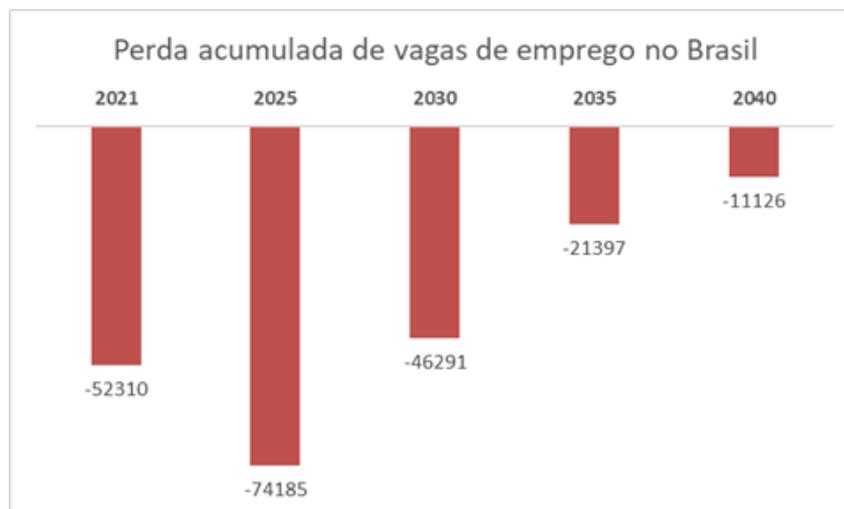
ajuste de longo prazo no mercado de trabalho implicaria que essa perda tende a ser absorvida gerando um impacto acumulado total de -11 mil empregos em 2040 (Gráfico).

Numa situação de baixa geração de empregos e de crise econômica decorrente da pandemia da COVID19, é um evento ainda mais relevante. A longo prazo aponta para a perda de participação da indústria na economia.

Tabela 4 - Impacto do fim da produção doméstica da Ford na economia brasileira (variação acumulada em relação ao cenário sem esse evento).

	2021	2025	2030	2035	2040
PIB (var. %)	-0,06	-0,14	-0,21	-0,26	-0,28
PIB (R\$ bilhões)	-3,81	-8,60	-12,40	-15,10	-16,01
Investimento (var. %)	-0,07	-0,32	-0,42	-0,42	-0,38
Consumo Famílias (var. %)	-0,05	-0,17	-0,26	-0,31	-0,33
Emprego (var. %)	-0,11	-0,15	-0,09	-0,04	-0,02
Emprego (vínculos formais)	-52310	-74185	-46291	-21397	-11126

Gráfico 1 - Perda acumulada de emprego na economia brasileira em decorrência da saída da Ford (vínculos formais de emprego).



Referencias

CARDOSO, D. F.; SOUZA, K. B.; DOMINGUES, E. P. Medidas recentes de desoneração tributária no Brasil: Uma análise de equilíbrio geral computável. *Revista Brasileira de Economia*, v.70, p.99 - 125, 2016.

DOMINGUES, E. P.; SOUZA, K. B.; MAGALHÃES, A S Decomposing Brazilian manufacturing industry dynamics in the mid-2000s: Macroeconomic factors and their sectoral impacts. *Economia ANPEC*, v.18, p.411 - 432, 2017.

MAGALHÃES, A. S.; DOMINGUES, E. P. Increased Energy Efficiency in Brazil: an option for a low carbon economy? *Economia Aplicada*, v.20, p.273 - 310, 2016.