



09 DE NOVEMBRO DE 2015

Segunda-feira

- "BOLSA EMPRESÁRIO" BATE RECORDE E JÁ CUSTA DEZ VEZES O BOLSA FAMÍLIA
- GREVE DOS CAMINHONEIROS JÁ BLOQUEIA AO MENOS TRÊS PONTOS NO PARANÁ
- EMPRESAS DA ABEIFA REGISTRAM QUEDA DE 33,8% NAS VENDAS
- VOLKSWAGEN AFIRMA QUE DELADORES INTERNOS LEVARAM EMPRESA A ADMITIR FRAUDE
- BHP BILLITON REVISA META DE PRODUÇÃO DE MINÉRIO APÓS DESASTRE EM MARIANA
- GOLDMAN SACHS ENCERRA FUNDO EXCLUSIVO DOS BRIC
- ARTIGO: A IMPORTÂNCIA DO AJUSTE FISCAL
- BRASIL ASSUMIRÁ LIDERANÇA EM AGRÍCOLAS EM 2024, DESTACA CNA
- PREMIÊ FRANCÊS DIZ QUE GOVERNO NÃO QUER FUSÃO NISSAN E RENAULT
- CADE APROVA VENDA DA FATIA DA ODEBRECHT NA CONECTCAR PARA ITAÚ UNIBANCO
- SOLDA REVOLUCIONÁRIA UNE METAIS LEVES COM AÇO
- ENTIDADES DE CLASSE SÃO CONTRA O RECONHECIMENTO DA CHINA COMO ECONOMIA DE MERCADO
- RESUMO DO DIÁRIO OFICIAL
- MONTADORAS TÊM PERDA BILIONÁRIA NO BRASIL E MERCADOS VIZINHOS
- BRASIL PRECISA DIMINUIR PAPEL DO BNDES PARA ESTIMULAR ECONOMIA, DIZ PROFESSOR DE COLUMBIA
- FEDERAÇÕES CONSIDERAM MOMENTO "INOPORTUNO"
- DECLÍNIO DE EIKE AINDA AFETA EMPRESAS
- PROJEÇÃO PARA SELIC EM 2016 SOBE A 13,25% E INFLAÇÃO SE APROXIMA DO TETO DA META, MOSTRA FOCUS

- INDÚSTRIA TEM APERTO RECORDE PARA PAGAR 13º SALÁRIO
- MERCADO AMPLIA PARA 1,9% RETRAÇÃO DO PIB EM 2016 E VÊ INFLAÇÃO A 6,47%
- MARCOPOLO FOCARÁ EM EXPORTAÇÕES EM 2016
- BANCOS ELEVAM RECURSOS PARA EMPRESAS PAGAREM 13º SALÁRIO
- EMPRESAS JÁ NEGOCIAM ATRASO NO PAGAMENTO DE 13º COM SINDICATOS
- O BRASIL É UM PAÍS FECHADO AO COMÉRCIO INTERNACIONAL?
- OBRIGATORIEDADE DE ESCRITURAÇÃO CONTÁBIL – EMPRESAS DE MÉDIO PORTE, ME E EPP
- COMISSÃO DO PARLAMENTO DE ISRAEL APROVA AUMENTO NA TRIBUTAÇÃO DA MINERAÇÃO
- IMPORTAÇÕES CHINESAS DE MINÉRIO DE FERRO, PETRÓLEO E SOJA RECUAM EM OUTUBRO
- EXECUTIVOS DA VOLKSWAGEN TEMEM VIAJAR AOS EUA, DIZ JORNAL
- WEIDMANN, DO BUNDESBANK: ESCÂNDALO DA VOLKSWAGEN NÃO VAI AFETAR ECONOMIA ALEMÃ
- EMPRESAS ADOTAM ESTRATÉGIAS PARA ATENUAR QUEDA NAS VENDAS
- BRASIL PODE ATRAIR APORTE BILIONÁRIO DE FUNDOS
- ESTRANGEIROS AVANÇAM SOBRE EMPRESAS BRASILEIRAS
- ACÇÕES DA VALE CAEM 7,55% COM RUPTURA DA BARRAGEM EM MARIANA
- GE CONCLUI AQUISIÇÃO DA UNIDADE DE ENERGIA DA ALSTOM
- MONTADORAS DE VEÍCULOS CORTAM 11,8 MIL EMPREGADOS
- EXECUTIVOS DA VOLKSWAGEN TEMEM VIAJAR AOS EUA, DIZ JORNAL
- CHERY VAI PRODUZIR SÓ 5 MIL CARROS NO BRASIL EM 2015
- NOVO RECURSO CONTRA PROJETO DE MINERAÇÃO PRÓXIMO DA GRANDE BARREIRA DE CORAIS
- CO2 NA ATMOSFERA ATINGE NÍVEL RECORDE EM 30 ANOS, DIZ ONU
- NOVA TOYOTA HILUX TEVE MELHORIAS IMPORTANTES
- INTERNATIONAL SUSPENDE PRODUÇÃO DE CAMINHÕES EM CANOAS
- BRASIL ASSINA ACORDO PARA EXPLORAÇÃO DE MINERAIS NO ATLÂNTICO
- EDITORIAL ECONÔMICO: A CRISE DA SIDERURGIA E A PARALISIA ECONÔMICA

CÂMBIO		
Em 09/11/2015		
	Compra	Venda
Dólar	3,795	3,796
Euro	4,072	4,074

Fonte: BACEN

"Bolsa Empresário" bate recorde e já custa dez vezes o Bolsa Família

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

Entre as sugestões do governo e do Congresso para tapar o rombo do Orçamento de 2016, apareceram ideias como a recriação da CPMF, que renderia R\$ 32 bilhões, e um corte de R\$ 10 bilhões no Bolsa Família, que encolheria o programa em um terço. Mas são bem mais tímidas as propostas para atacar um dos maiores esquadros de recursos públicos: as desonerações tributárias.

Com as isenções fiscais previstas em mais de 70 programas, a União deixará de arrecadar R\$ 282 bilhões neste ano, segundo estimativas da Receita Federal. Os incentivos – que o Fisco chama de “gastos tributários” e alguns economistas apelidaram de “Bolsa Empresário” – crescem sem parar há seis anos. Em 2009, equivaliam a 3,35% das riquezas produzidas pelo país; neste ano, chegarão ao recorde de 4,93% do PIB, ou dez vezes o orçamento do Bolsa Família. No início da década passada, eles somavam menos de 2% do PIB.

A projeção que a Receita Federal incluiu no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2016 indica uma redução de R\$ 11,6 bilhões nas desonerações do ano que vem. Em meados de setembro, o governo anunciou a intenção de cortar outros R\$ 5,8 bilhões em incentivos. Mesmo que essas expectativas se concretizem, o total de renúncias cairia apenas 6%.

“Ainda que haja políticas meritórias, é preciso fazer uma reavaliação de cada uma, não só para atender às metas fiscais, mas para eliminar distorções e equívocos”, diz Zeina Latif, economista-chefe da XP Investimentos.

“E mexer no gasto tributário daria mais legitimidade ao ajuste fiscal. Mostraria que o esforço não é só para uma parcela da sociedade, é para todos. Para o andar de cima, inclusive.”

Quando concede tais benefícios, o governo geralmente busca incentivar ou proteger determinados setores ou regiões ou, em menor escala, compensar despesas que seriam de sua responsabilidade. Mas a boa intenção provoca uma série de efeitos colaterais.

Segundo a economista da XP, as renúncias fiscais deixam o sistema tributário mais complexo, estimulando a evasão e a sonegação de impostos. Aumentam a insegurança jurídica e o custo das empresas para atender à infinidade de regras. E diminuem a

eficiência da economia, dando sobrevida a empresas ou setores pouco produtivos, às custas da sociedade. “No fim, é preciso aumentar a carga tributária dos outros contribuintes para compensar os desvios”, diz Zeina.

Outro problema é a falta de um acompanhamento sistemático. “Não existe uma avaliação do cumprimento de metas e de efetividade em termos de desenvolvimento da economia. Não há um órgão que faça uma análise para saber se o custo das renúncias foi compensado”, aponta Maria Emilia Miranda Pureza, consultora de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados.

MÃO ABERTA

Com mais de 70 regimes especiais de tributação em vigor, a União deixará de arrecadar R\$ 282 bilhões neste ano, o equivalente a 4,93% do PIB, um recorde.

Renúncias fiscais da União

em R\$ bilhões



CONCENTRAÇÃO

Quatro regimes (Simples Nacional, zonas francas, desoneração da cesta básica e desoneração da folha) respondem por mais da metade da renúncia fiscal da União.

Principais renúncias fiscais em 2015

	R\$ bilhões	% da renúncia fiscal
Simples Nacional	72,4	25,7
Zona Franca de Manaus e áreas de livre comércio	27,8	9,9
Agricultura e agroindústria - desoneração da cesta básica	25,2	8,9
Desoneração da folha de salários	22,4	7,9
Entidades sem fins lucrativos	22,3	7,9
Rendimentos isentos e não tributáveis - IRPF	20,7	7,3
Deduções do rendimento tributável - IRPF	16,3	5,8
Benefícios do trabalhador	9,5	3,4
Programa de inclusão digital	8,0	2,8
Desenvolvimento regional	7,3	2,6
Outros	50,6	17,9
TOTAL	282,4	

Fonte: Demonstrativo de Gastos Tributários/Receita Federal, Vilma da Conceição Pinto (FGV/IBRE). Infografia: Gazeta do Povo.

PRESSÃO

Por mais que haja motivos para reduzir os gastos tributários, a história recente mostra que é difícil derrubá-los no Congresso. Prova disso foi a dificuldade do governo em reverter a desoneração da folha de salários, que vai tirar mais de R\$ 22 bilhões dos cofres públicos apenas em 2015, segundo a Receita.

Uma vez criados, os benefícios quase sempre se tornam perenes, devido à pressão dos grupos de interesse sobre o Executivo e o Legislativo.

Uma pressão nem sempre lícita: no mês passado, vieram à tona documentos que sugerem que montadoras pagaram propinas milionárias para garantir a prorrogação do desconto de IPI a carros produzidos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

MAIS PERDAS

O Simples é o maior programa de renúncia fiscal do país. Neste ano, representará uma perda de arrecadação de R\$ 72,4 bilhões. O montante crescerá se o Congresso ampliar o limite de faturamento das empresas de R\$ 3,6 milhões para R\$ 14,4 milhões. Um estudo da Receita indica que o novo teto provocaria perdas anuais de R\$ 11,4 bilhões.

O mesmo documento critica a inclusão no Simples, em 2014, de atividades “intelectuais” exercidas por autônomos. Só a inclusão de advogados e corretores tirou R\$ 507 milhões ao ano dos cofres públicos, estima o Fisco.

“Hoje um metalúrgico pode pagar mais imposto que o advogado de uma grande banca”, diz Maria Emilia Pureza, consultora da Câmara.

Greve dos caminhoneiros já bloqueia ao menos três pontos no Paraná

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo



Ao menos três pontos nas rodovias federais e estaduais do Paraná já têm bloqueios na manhã desta segunda-feira (9) por causa da greve dos caminhoneiros, que começa hoje em todo o país. A paralisação, por tempo indeterminado, é motivada por questões políticas e não por uma pauta de reivindicações da categoria. O grupo que organiza a greve pede a renúncia da presidente Dilma Rousseff.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), por volta das 7h40 havia dois pontos de bloqueios em BRs que cortam o Paraná. Um deles é na BR-277, em Medianeira, no Oeste do estado. Segundo a PRF, a interdição ocorre desde o fim da madrugada no km 270, mas o trecho é liberado a cada duas horas para diminuir a fila de veículos.

Por volta das 7h15, o ponto concentrava cerca de 200 manifestantes. Eles têm apoio dos empresários da região, segundo apurou a PRF local, que disse ainda haver previsão para que a manifestação neste ponto termine às 9 horas e seja retomada às 13 horas.

Outra interdição nesta manhã é registrada na BR-376, na altura de Apucarana, no Norte do Paraná. Apenas veículos leves passam pelo bloqueio, no km 245, usando as vias marginais do trecho.

Em rodovias estaduais, o único ponto com restrição de tráfego neste início de manhã é a PRC-280, no km 175, em Clevelândia, no Sul. Conforme informações da Polícia Rodoviária Estadual (PRE), neste ponto os caminhoneiros permitem a passagem de automóveis, ônibus e ambulâncias.

Empresas da Abeifa registram queda de 33,8% nas vendas

09/11/2015 – Fonte: Automotive Business

As vendas de veículos das empresas associadas à Abeifa, associação que representa fabricantes e importadores de veículos, sofreram queda de 33,8% de janeiro a outubro de 2015 na comparação com o mesmo intervalo do ano passado, para 77,1 mil carros. O tombo é superior ao total do mercado interno, que diminuiu 24,3% e chegou ao menor patamar desde 2007 .

Em outubro, os negócios das companhias filiadas à Abeifa somaram apenas 3,9 mil unidades, com baixa de 10,9% sobre setembro e queda severa de 50,5% sobre o resultado registrado há um ano. Para a entidade, o resultado evidencia a tendência de que o mercado siga contraído.

“Tradicionalmente outubro é um mês de melhores resultados, mas em 2015 essa tendência não aconteceu e tivemos vendas abaixo da expectativa”, destacou Marcel Visconde, presidente da entidade, em comunicado.

Em outubro as vendas das empresas da Abeifa que têm fábrica no Brasil cresceram 4,7%

na comparação mensal, para 7,2 mil unidades. No acumulado de janeiro a outubro, os negócios das companhias que produzem localmente somaram 36,9 mil unidades.

Volkswagen afirma que delatores internos levaram empresa a admitir fraude

09/11/2015 – Fonte: Época Negócios



As informações fornecidas pelos delatores internos forçaram a Volkswagen a admitir que tinha fraudado o sistema de controle de emissão de poluentes nos carros vendidos na Europa, afirmou neste domingo a empresa.

Os esforços para descobrir quem foi responsável pela má conduta recente da Volkswagen têm sido dificultados por uma cultura de silêncio e medo de dar más notícias aos superiores, avalia o New York Times. Se os funcionários tornarem-se mais dispostos a vir para a frente, as chances são maiores que promotores alemães e investigadores internos consigam explicar quem foi o responsável pela fraude que minou severamente a reputação da Volkswagen e ameaça gravemente a saúde financeira da empresa.

A notícia dos delatores veio após a publicação de uma reportagem neste domingo no jornal alemão Bild. Na matéria, um engenheiro da empresa conta que possuía informações sobre como funcionários manipulavam os testes para emissões de dióxido de carbono e de economia de combustível.

Pneus, por exemplo, foram preenchidos com mais ar do que o normal, segundo o jornal. "No âmbito dos inquéritos internos, os funcionários admitiram que houve irregularidades na comunicação dos valores de consumo de combustível", disse Volkswagen em um comunicado. Eric Felber, um porta-voz da Volkswagen, disse que não poderia fornecer mais detalhes.

Em 2012, Martin Winterkorn, então o presidente-executivo da Volkswagen afirmara que em 2015 a empresa iria reduzir as emissões de dióxido de carbono em 30% em relação aos níveis de 2006. Se fosse cumprida, a meta significaria que os veículos Volkswagen iriam além dos limites fixados pela regulamentação europeia.

Segundo a reportagem do Bild, os funcionários tinham medo de admitir a Winterkorn que não poderiam cumprir as metas e decidiu enganá-los. Os relatórios do jornal sobre a Volkswagen confirmam as informações com pessoas próximas a alta gerência da empresa. Winterkorn renunciou em setembro, menos de uma semana após a fraude se tornar pública.

A admissão da Volkswagen na semana passada que fez falsas alegações em matéria de emissões de dióxido de carbono intensificou uma crise que começou quando a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos disse que a empresa tinha programado software do motor para enganar os reguladores sobre as emissões de óxido de azoto, um poluente ligado a doenças pulmonares.

A empresa disse que 11 milhões de carros, incluindo 500.000 nos Estados Unidos, tem o software ilegal. Volkswagen está tentando encontrar uma maneira de fazer os veículos compatíveis com os regulamentos.

BHP Billiton revisa meta de produção de minério após desastre em Mariana

09/11/2015 – Fonte: Reuters

A BHP Billiton informou que está revisando sua meta de produção de minério de ferro para o ano fiscal de 2016 após o desastre provocado pelo rompimento de barragens da Samarco em Mariana (MG), que analistas descreveram como um duro golpe para a maior mineradora do mundo.

Ao menos duas pessoas morreram e pelo menos 28 estão desaparecidas desde que o rompimento das barragens da Samarco, uma joint venture da BHP com a Vale, provocou uma enxurrada de água e lama com restos de minerais, alagando áreas a até 100 quilômetros de distância do ponto de rompimento.

A Samarco disse que não estabeleceu ainda uma data para retomar o funcionamento da mina, que produziu 29 milhões de toneladas de minério de ferro no ano passado.

A parte da BHP representou cerca de 6 por cento de sua produção total de minério no ano até o fim de junho de 2015 e contribuiu com cerca de 3 por cento do lucro principal antes de juros e impostos, embora analistas afirmem que o possível custo do desastre seria mais significativo para a companhia.

"É provavelmente a última coisa de que a companhia precisa, dado que ela está com dificuldade para gerar lucros, a caminho de pagar dividendos a partir de dívida, e agora eles têm esse caso", disse Ric Ronge, gestor de portfólio da Pengana Capital.

"Em dólares e em termos de sua capacidade de operar responsavelmente, é muito significativo", disse Ronge, se recusando a dar uma estimativa sobre quanto o custo do acidente pode representar.

A BHP planejava produzir 247 milhões de toneladas no ano fiscal até 30 de junho de 2016 antes do desastre, alta de 6 por cento sobre um ano antes, o que a coloca atrás da Vale e da Rio Tinto.

A Samarco tem capacidade de produção de 30,5 milhões de toneladas ao ano de pelotas de minério de ferro e de processar 32 milhões de toneladas de concentrado de ferro anualmente.

Goldman Sachs encerra fundo exclusivo dos BRIC

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

A era do BRIC está chegando ao fim no Goldman Sachs. O banco incorporou, no mês passado, o deficitário fundo de investimento em Brasil, Rússia, Índia e China ao fundo de mercados emergentes, mais amplo. A instituição justificou o fim da aplicação criada há nove anos por não esperar "crescimento patrimonial significativo no futuro previsível".

Quatorze anos após o ex-economista do Goldman Sachs Jim O'Neill cunhar o acrônimo que marcou o início de um boom de investimento sem precedentes, os maiores mercados emergentes estão agora patinando. Rússia e Brasil em recessão; China, por muito tempo um motor do crescimento do mundo, deve registrar sua menor taxa de crescimento desde 1990.

O queda do fundo BRIC, que perdeu 88% de seus ativos desde o pico de 2010, também mostra como a estratégia de agregar países diferentes em um único tema de investimento está perdendo apelo entre os investidores.

“A promessa de crescimento rápido e sustentável do BRIC foi contestada muito nos últimos cinco anos ou mais”, afirma Jorge Mariscal, diretor de investimentos dos mercados emergentes do UBS, que administra cerca de US\$ 1 trilhão. “O conceito dos BRIC era popular. Mas nada é eterno”.

Universo mais diversificado

O fundo BRIC está sendo engolido pelo Emerging Markets Equity Fund como parte dos esforços do Goldman Sachs para “otimizar” seus ativos e “eliminar produtos sobrepostos”, afirmou o banco em documento enviado ao órgão regulador da Bolsa de Nova York em 17 de setembro.

Em vez de liquidar a aplicação, o Goldman Sachs optou pela fusão a fim de dar aos investidores acesso a “um universo mais diversificado” de nações em desenvolvimento. O banco assinalou que o fundo de mercados emergentes superou as metas nos últimos anos.

Já o fundo BRIC perdeu 21% em cinco anos até 23 de outubro, último dia de negociação antes da fusão. Seus ativos diminuíram para US\$ 98 milhões no final de setembro, depois de um pico de US\$ 842 milhões em 2010, de acordo com dados compilados pela Bloomberg.

Andrew Williams, porta-voz do Goldman Sachs, se recusou a comentar sobre o encerramento do fundo. O’Neill, que deixou o cargo de presidente da Goldman Sachs Asset Management em 2013 e tornou-se secretário comercial do Tesouro do Reino Unido em maio, também se recusou a comentar.

Artigo: A importância do ajuste fiscal

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

Muitos economistas e analistas econômicos têm enfatizado a importância do ajuste fiscal para a retomada do crescimento da economia brasileira. De fato, vejo o ajuste como condição necessária para que o país volte a apresentar melhores resultados.

Em primeiro lugar, o ajuste fiscal é fundamental para controlar a elevação da dívida pública que está em uma trajetória insustentável e que, conseqüentemente, vem gerando incertezas em relação à capacidade futura de pagamento do governo federal.

Aqui cabe lembrar que o déficit nominal do governo, ou seja, a diferença entre tudo o que ele arrecada e o que deve pagar, inclusive com encargos financeiros, vem rondando a casa de 9% do PIB!

Ajustes fiscais bem feitos afetam positivamente a economia mesmo no curto prazo, via melhora de expectativas.

A perspectiva de solvência do país é pré-condição para manter o fluxo de investimentos estrangeiros que são necessários para o fechamento das contas externas, visto que o país gasta mais do que obtém de receitas com o resto do mundo.

Mesmo com os elevados níveis das reservas internacionais, uma desconfiança maior por parte dos investidores em relação à capacidade de solvência do país levaria a uma grande reversão do fluxo de capitais, com uma expressiva depreciação do real em relação às demais moedas, impactando na dívida das empresas, na inflação e, portanto, elevando a incerteza no cenário econômico, o que aprofundaria ainda mais a difícil situação que já enfrentamos.

Na verdade, parte da explicação para a crise que enfrentamos atualmente é decorrente do raciocínio exposto anteriormente, visto que a fragilidade do governo federal em passar as

medidas necessárias de ajuste fiscal vem provocando incertezas em relação à solvência futura do governo, com efeitos negativos na retração dos investimentos produtivos e, desse modo, no desempenho econômico.

Em segundo lugar, já está bem documentado na literatura econômica que ajustes fiscais bem feitos afetam positivamente a economia mesmo no curto prazo, via melhora de expectativas de empresários, investidores e das famílias, com elevação do investimento e do consumo. Importante ressaltar que a literatura econômica captura esse efeito positivo quando o ajuste fiscal é baseado sobretudo em cortes de gastos do governo, pois, quando realizado com base em elevação de impostos, acaba por sufocar a classe empreendedora, aprofundando a recessão no curto prazo.

Em terceiro lugar, o ajuste ajuda no controle inflacionário, sobretudo quando realizado via corte de gastos públicos, abrindo terreno para a redução dos juros. Este processo (de queda dos juros) é importante para a retomada dos investimentos e gastos das famílias, além de ajudar no próprio ajuste fiscal ao reduzir os gastos com juros por parte do governo.

Se o ajuste proposto tivesse sido realizado no primeiro semestre de 2015, provavelmente estaríamos em um cenário econômico ainda fraco, mas de melhora, com recuperação mais evidente em 2016.

No entanto, com a grande dificuldade em convencer até mesmo a base governista e com a falta de convicção do próprio núcleo do governo federal na importância do ajuste, é possível que o cenário recessivo chegue até mesmo a 2017, nos levando para mais uma década perdida!

(Luciano Nakabashi, doutor em Economia, é professor da FEA-RP/USP e pesquisador do Ceper/Fundace e do CNPq).

Brasil assumirá liderança em agrícolas em 2024, destaca CNA

09/11/2015 – Fonte: Época Negócios

O Brasil deverá assumir a liderança mundial na exportação de produtos agrícolas a partir de 2024, quando a área plantada será de 69,4 milhões de hectares, segundo estudo da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação, comentado hoje em nota pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Grande parte do crescimento da área plantada se dará nas culturas de cana-de-açúcar (+37%), algodão (+35%) e oleaginosas, especialmente soja (+23%).

Esse aumento da área plantada, segundo a CNA, é resultado do avanço da produção agrícola sobre áreas de pecuária degradada, áreas de abertura (aquelas de primeiro plantio) e principalmente do aumento do plantio da segunda safra no Centro-Oeste e no Matopiba (região produtiva nos Estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

A CNA estima que até o final de 2015 as vendas externas do setor agropecuário brasileiro deverão atingir US\$ 88,3 bilhões.

O desempenho é inferior ao de 2014, mas, ainda assim, a entidade considera o resultado bom, diante de estimativas de queda ao redor de 3% do Produto Interno Bruto (PIB).

Premiê francês diz que governo não quer fusão Nissan e Renault

09/11/2015 – Fonte: Época Negócios



O primeiro-ministro francês, Manuel Valls, disse neste domingo (08/11) que o governo francês não quer uma fusão entre as fabricantes de automóveis Renault e Nissan. "Nós não queremos uma fusão", disse Valls em uma entrevista ao canal de TV iTele, acrescentando que ele gostaria de ver a aliança entre as empresas francesa e japonesa perdurando.

"O Estado está desempenhando plenamente o seu papel de accionista... E, ao mesmo tempo, nós confiamos plenamente nos gestores da Nissan e Renault em um diálogo que é normal", disse Valls.

A Renault possui 43,4% do controle acionário da Nissan, que detém uma parcela não-votante de 15% da Renault. Carlos Ghosn, 61 anos, atua como presidente-executivo de ambas as montadoras.

Cade aprova venda da fatia da Odebrecht na ConectCar para Itaú Unibanco

09/11/2015 – Fonte: Época Negócios

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, a venda da participação da Odebrecht Transport na ConectCar para o Itaú Unibanco. A decisão está publicada em despacho no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (09/11).

O negócio - anunciado em outubro por R\$ 170 milhões - foi realizado por meio da subsidiária do banco RedeCard, que administra a credenciadora de pagamentos Rede. A ConectarCar foi criada em novembro de 2012, numa parceria entre o Grupo Odebrecht e a empresa Ipiranga, do Grupo Ultra, que vinha tentando diversificar seus negócios para além da venda de combustíveis.

Na época, as duas empresas investiram cerca de R\$ 150 milhões para ter 50% de participação cada uma na joint venture. A operação da empresa, que atua no segmento de pagamento eletrônico de pedágios, estacionamentos e combustíveis, teve início em 2013.

Com o fechamento do negócio aprovado pelo Cade, o Grupo Odebrecht sai da ConectCar, que agora será controlada em 50% pelo Grupo Itaú e em 50% pelo Grupo Ultra.

Solda revolucionária une metais leves com aço

09/11/2015 – Fonte: CIMM

Uma nova técnica de soldagem vai permitir reduzir muito o peso dos automóveis, que poderão assim consumir menos combustível e ficar mais resistentes, graças ao uso de metais mais fortes.

Em comparação com o processo de solda tradicional, feito pelos robôs da indústria automobilística, a nova técnica usa 80% menos energia e cria conexões entre metais que são 50% mais fortes.

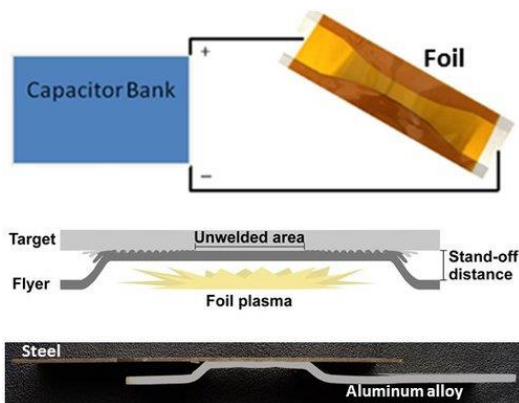
Mais importante ainda, a técnica torna possível unir metais leves, criando ligas até agora consideradas "insoldáveis" porque o calor e a ressolidificação pós-solda as enfraquece.

"Os materiais ficaram mais fortes, mas as soldas não. Nós podemos projetar metais com microestruturas intrincadas, mas nós destruimos a microestrutura quando soldamos," explica o professor Glenn Daehn, da Universidade de Ohio, nos EUA, cuja equipe já havia revolucionado a estamparia de metais.

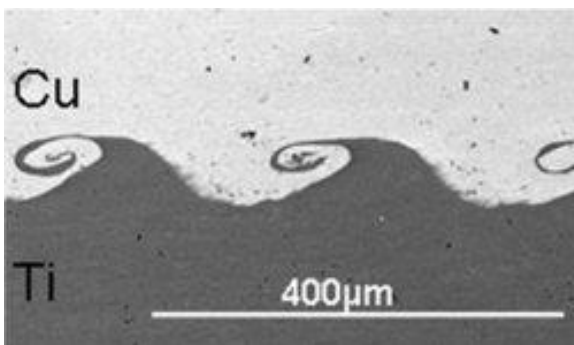
Solda ponto por resistência

Na técnica mais comum, chamada soldagem a ponto por resistência, uma forte corrente elétrica passa através das duas peças de metal, de modo que a resistência elétrica natural dos metais gera um calor que os derrete parcialmente, formando a solda que os liga.

O grande inconveniente é que correntes elevadas consomem muita energia e as porções derretidas dos metais nunca serão tão fortes como eram antes.



Solda por vaporização



Na solução desenvolvida pela equipe de Daehn, batizada de VFA - sigla de Vaporized Foil Actuator -, a alta tensão gerada por um banco de capacitores cria pulsos elétricos no interior de uma folha de alumínio, fazendo-a vaporizar em uma questão de milissegundos.

O disparo dos gases quentes gerados pela vaporização do alumínio junta as duas peças de metal de forma praticamente instantânea.

A grande vantagem é que as peças não se fundem, de forma que não se cria uma costura de metal mais fraca entre elas.

São os átomos das peças que se ligam, o que pode ser visto nas microfotografias da solda, que mostram porções de cada uma das peças "se abraçando", em uma junção perfeita.

Solda de aço com alumínio

A técnica utiliza menos energia porque o pulso elétrico é extremamente curto e porque a energia necessária para vaporizar a folha de alumínio é menor do que a necessária para fundir as peças de metal.

Até agora, a equipe já conseguiu soldar diferentes combinações de cobre, alumínio, magnésio, ferro, níquel e titânio, incluindo uma até agora considerada impossível solda entre aço e alumínio.

A técnica já está disponível para licenciamento pela Universidade, embora os pesquisadores afirmem que ainda serão necessários desenvolvimentos para dimensioná-la para uso industrial.

Entidades de classe são contra o reconhecimento da China como economia de mercado

09/11/2015 – Fonte: CIMM

O Instituto Aço Brasil, a American Iron and Steel Institute, a Steel Manufacturers Association, a Canadian Steel Producers Association, Canacero (associação do aço do México), Alacero (Associação Latinoamericana do Aço), Eurofer (associação do aço da Europa), a Specialty Steel Industry of North American e o Comitê de Importação de Tubos divulgaram hoje (05/11) declaração contra o reconhecimento da China como economia de mercado em dezembro de 2016:

“A indústria mundial do aço passa por uma crise de excesso de capacidade e a China é a principal responsável por este problema.

Estimativas do Comitê do Aço da OCDE indicam que, hoje, há pelo menos 700 milhões de toneladas de excesso de capacidade de aço em todo o mundo. A indústria siderúrgica da China, esmagadoramente estatal e financiada pelo seu Governo, concentra de 336 a 425 milhões de toneladas desse excesso de capacidade, e espera-se que esses números cresçam nos próximos anos.

Esta situação, juntamente com o declínio do consumo de aço, resultou em níveis recordes de exportação de aço da China para o resto do mundo em 2014, sendo as previsões das exportações para 2015 ainda mais altas.

A China declara que deveria automaticamente ser reconhecida como economia de mercado, em dezembro de 2016, após o 15º aniversário de sua adesão à Organização Mundial do Comércio (OMC). Nós discordamos.

Sob o ponto de vista dos produtores de aço da Europa e das Américas do Norte e do Sul, o Protocolo de Adesão da China à OMC não exige automaticamente que os governos tratem importações da China como as de um país de economia de mercado a partir de dezembro de 2016.

Enquanto uma pequena parte da Seção 15 do Protocolo da China (subparágrafo 15(a)(ii)) expira em 11 de dezembro de 2016, o restante da Seção 15 permanecerá em vigor. Essas disposições restantes permitem que os membros da OMC tratem a China como um país de economia centralizada, a menos que seu Governo e produtores demonstrem serem capazes de operar sob as condições de uma economia de mercado.

Dado o constante e significativo papel do governo chinês em diversos aspectos-chave da economia chinesa, e especialmente em seu setor siderúrgico estatal e centralizado, não resta dúvida de que a China, hoje, ainda está longe de ser uma economia de mercado.

Para o setor siderúrgico, o reconhecimento ou o tratamento da China como uma economia de mercado ao final de 2016 coincidiria com o pico do excesso de capacidade produtora de aço chinesa, e do nível recorde de exportações para mercados internacionais, incluindo EUA, União Europeia, e América Latina.

Dados os enormes impactos econômicos e sociais que resultarão do reconhecimento prematuro da China como uma economia de mercado, nós apelamos aos governos de todo o mundo que avaliem de forma exaustiva o constante papel do estado na economia e na indústria chinesas, e o impacto causado às indústrias em todo o mundo, caso a China seja tratada como uma economia de mercado antes de serem feitas as reformas necessárias para assegurar que as forças de mercado tenham sido, de fato, permitidas a operar plenamente na economia chinesa."

Resumo do Diário Oficial

09/11/2015 – Fonte: CNI

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Gabinete do Ministro

[Portaria nº 333, de 3 de novembro de 2015](#)

"Regulamenta a habilitação no Regime de Autopeças Não Produzidas de que tratam as Resoluções CAMEX [nº 116, de 18 de dezembro de 2014](#), e nº [61, de 23 de junho de 2015](#), e dá outras providências".

Montadoras têm perda bilionária no Brasil e mercados vizinhos

09/11/2015 – Fonte: CIMM

De herói, na crise financeira internacional de 2008/2009, a vilão, no contexto atual, o Brasil jogou contra os resultados financeiros divulgados nos últimos dias pelos grandes grupos automobilísticos globais.

A América do Sul, onde o país é protagonista, tingiu de vermelho os balanços das montadoras americanas General Motors (GM) e Ford, bem como os resultados da italiana Fiat e da alemã MAN, que fabrica os caminhões da marca Volkswagen.

A forte queda nas vendas de dois dígitos, na maioria dos casos e as despesas com a reestruturação dos negócios na região são as principais forças por trás dos números negativos, junto com o avanço dos custos de produção e o efeito cambial negativo.

A GM jogou a toalha na meta de melhorar a rentabilidade na América do Sul em 2015, após acumular, entre janeiro e setembro, prejuízo antes das despesas com dívidas e impostos de US\$ 575 milhões na região, mais do que o dobro em relação às perdas de US\$ 269 milhões de um ano atrás.

A Ford também continua no vermelho no continente, com perdas, antes de impostos, de US\$ 537 milhões nesse caso, contudo, melhor do que o prejuízo de US\$ 975 milhões dos três primeiros trimestres de 2014.

Líder no mercado brasileiro, a Fiat Chrysler Automobiles (FCA), em igual período, reverteu o lucro de € 169 milhões de um ano atrás e amargou prejuízo operacional de € 116 milhões com a operação na América Latina, que exclui o México.

A queda de 32,3% das vendas e o aumento dos custos de produção, somados à pressão sobre preços por uma concorrência mais acirrada, anularam os ganhos com o lançamento bem-sucedido do utilitário esportivo Renegade, da Jeep.

Da mesma forma, os resultados operacionais da MAN no Brasil e nos mercados vizinhos foram invertidos: do ganho de € 76 milhões para um prejuízo de € 45 milhões. Em resumo, apenas na soma das quatro montadoras que separaram geograficamente os resultados financeiros em cada um de seus maiores mercados, as perdas na região onde os negócios são comandados pelo Brasil chegam a US\$ 1,29 bilhão.

"Alguns eventos em mercados vizinhos, como a depreciação do bolívar venezuelano, influenciaram no desempenho. Mas a maior parte do prejuízo vem do Brasil, sobretudo em virtude da queda brutal nas vendas e do impacto cambial", diz Martin Bodewig, da consultoria Roland Berger.

Grande parte das montadoras não detalha quanto lucra ou perde por região, mas muitas delas dedicaram alguma nota negativa ao Brasil nos relatórios que acompanharam os balanços financeiros. Entre elas, a Volkswagen citou a recessão econômica e as condições de crédito mais restritivas ao justificar a queda de 31% das vendas no país.

A francesa Renault, por sua vez, relatou impacto negativo da desvalorização do real, ao passo que a Daimler, dona da marca MercedesBenz, divulgou despesas de € 10 milhões com ajustes de mão de obra no Brasil e na Alemanha.

A montadora de caminhões ofereceu, por diversas vezes, incentivos a demissões para reduzir o excesso de mão de obra no parque industrial de São Bernardo do Campo, no ABC paulista. Para a MAN, maior concorrente da MercedesBenz, o clima de negócios no Brasil piorou além das projeções mais pessimistas para 2015.

Para a sorte das montadoras, a recuperação dos mercados nos Estados Unidos e na Europa Ocidental vem compensando o desempenho frustrante em países emergentes. Até a gigante China, onde mais se consome carros no mundo, começou a trazer impacto negativo nos balanços.

A deterioração da rentabilidade dos negócios no Brasil já vinha sendo retratada pelo menor fluxo de remessas de lucro das montadoras e grandes fornecedores instalados no país às matrizes no exterior. Desde janeiro, essas empresas já cortaram em 79%, para US\$ 154 milhões, as transferências de ganhos, que caminham para a cifra mais baixa em doze anos.

Nenhuma montadora cancelou até agora os investimentos prometidos, embora a Honda tenha adiado a inauguração de sua segunda fábrica de carros no interior paulista. As empresas, porém, passaram a depender mais dos controladores para financiar desde os grandes projetos aos compromissos de curto prazo.

Na comparação com 2014, as captações na indústria automobilística nacional por empréstimos corporativos mais do que dobram, chegando a US\$ 3,73 bilhões de janeiro a setembro, já no maior fluxo desde que o Banco Central (BC) começou a divulgar o dado, em 2002.

Brasil precisa diminuir papel do BNDES para estimular economia, diz professor de Columbia

09/11/2015 – Fonte: CIMM

O Brasil precisa abandonar as políticas de protecionismo e diminuir a burocracia para aumentar a produtividade da economia, na opinião do professor de economia da Universidade Columbia José Alexandre Scheinkman.

"O Brasil precisa abandonar a política de campeões nacionais e diminuir o papel do BNDES no financiamento de empresas. Além disso, é necessário simplificar o sistema de

impostos", afirmou, durante o lançamento em São Paulo do "Por quê?", plataforma digital interativa sobre economia.

Destacando que o Brasil tem crescido pouco há mais de três décadas e que o País tem um déficit fiscal estrutural, Scheinkman defendeu a necessidade de uma maior integração com o resto do mundo, maior competição entre as empresas e mudança das políticas de pesquisa e desenvolvimento. "Se a gente não fizer as medidas que aumentam a nossa produtividade, nada mais vai funcionar", afirmou o economista.

Segundo ele, com uma economia mais aberta ao comércio exterior, o Brasil poderia conseguir insumos mais baratos para as empresas. Por sua vez, com maior competitividade, as empresas com menor produtividade teriam de se adequar para se manter no mercado.

O economista ponderou que o setor agrícola brasileiro é um exemplo de alta produtividade. "Houve uma desregulamentação dos mercados e há investimentos em pesquisa e desenvolvimento através da Embrapa", disse.

Federações consideram momento "inoportuno"

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

O presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar), Sérgio Malucelli, considera a iniciativa inconveniente. "Entendemos que a insatisfação com o governo é geral, mas não é por causa disso que temos que inviabilizar as rodovias num momento em que temos que trabalhar", diz.

Segundo Malucelli, as reivindicações tradicionais dos caminhoneiros são legítimas, mas o atual movimento se vale de ferramentas pouco comuns, como ligações anônimas. "As reivindicações sempre foram legítimas, agora quando se começa a fazer movimento para fechar rodovias prejudicando terceiros, inviabilizando o direito de ir e vir do cidadão, e tudo isso para tirar um governo, não dá", afirma.

O presidente da Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep), Ágide Meneguette, afirma que a paralisação não atinge somente os produtores, mas prejudica também os consumidores pelo desabastecimento.

"Lamento que no momento em que o país vive uma crise sem precedentes tenhamos que enfrentar uma greve que pode agravar ainda mais a já péssima situação econômica. Já enfrentamos recentemente uma greve em que milhões de litros de leite foram jogados fora, além dos hortigranjeiros que sofrem prejuízos por não poderem transportar sua mercadoria", diz.

Declínio de Eike ainda afeta empresas

09/11/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

Passados dois anos do pedido de recuperação judicial, a petrolífera OGPar (ex-OGX), que já foi o carro-chefe das empresas do grupo "X", de Eike Batista, atravessa nova grande crise financeira. A empresa não paga o aluguel de plataformas há meses, e a produção de petróleo só faz cair, por falta de recursos para incrementar a atividade.

A companhia nem sequer tem dinheiro para arcar com as garantias exigidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) para desativar o campo de Tubarão Azul, na Bacia de Campos, outrora apontado como o mais promissor de seu portfólio, mas que desde setembro não produz uma gota de petróleo.

Em meio à carência de recursos – a OGPar tinha US\$ 13 milhões em caixa em 30 de junho, segundo dados do balanço financeiro – a companhia ainda trava uma briga judicial com credores do FPSO OSX-3, plataforma que fica no campo de Tubarão Martelo, na Bacia de Campos, o único em produção, o que põe em risco seu plano de recuperação judicial.

O pedido de proteção à Justiça foi feito em 30 de outubro de 2013. Pouco depois, a então OGX acertou com um grupo de credores converter dívida de R\$ 13 bilhões em ações da empresa. Ficou acertado que eles fariam uma injeção de US\$ 215 milhões, o chamado DIP, por meio de emissão de debêntures (títulos da dívida) da ex-OGX, que poderiam ser convertidas em ações da petrolífera. Na prática, eles seriam os novos donos da companhia.

Dívida milionária

Toda a engenharia financeira está prevista no plano de recuperação judicial. Para dar fôlego à empresa, foi acertado entre OGPar e sua empresa irmã OSX que o valor do aluguel pelo FPSO OSX-3 cairia de US\$ 439 mil por dia para US\$ 250 mil por dia.

A OSX é dona das plataformas usadas pela petrolífera do grupo e, por isso, acabou arrastada para a recuperação judicial, em novembro de 2013, após várias encomendas canceladas. Sem ter para onde fugir, aceitou a redução das diárias.

O problema foi a queda no preço do petróleo. Quando o plano de recuperação da OGPar foi aprovado, em junho de 2014, o barril girava em torno de US\$ 100. Hoje, está na casa dos US\$ 50. A OGPar passou a atrasar o pagamento do aluguel da plataforma de Tubarão Martelo, o que deixou os credores da plataforma enfurecidos. No cálculo do escritório Felsberg Advogados, que os defende, a dívida está em US\$ 90 milhões e está sendo cobrada na Justiça.

Derrocada

Em outubro de 2010, quando a OGX atingiu o pico de seu valor de mercado – R\$ 75,22 bilhões – prometia produção de 730 mil barris diários em 2015. Da mesma forma que as promessas de Eike viraram vento, R\$ 113 bilhões em valor de mercado das cinco principais empresas do grupo evaporaram.

Juntas, a então OGX, OSX, MMX, LLX (atual Prumo) e MPX (Eneva) chegaram a valer R\$ 117,3 bilhões, se considerado o pico de valor de cada uma, alcançado entre 2008 e 2012. Quase uma Petrobras a valores de hoje (R\$ 113 bilhões).

Hoje, elas valem R\$ 5,2 bilhões. E apenas uma, a Prumo, que foi vendida à americana EIG em 2013, se safou da recuperação judicial.

Eike será julgado semana que vem na CVM

Em entrevista ao *Globo* em setembro do ano passado, Eike Batista disse que seu patrimônio líquido era negativo em US\$ 1 bilhão. Em 2011, quando era o 7º mais rico do mundo na lista da revista *Forbes*, sua fortuna era avaliada em US\$ 30 bilhões.

Eike continua a prospectar negócios em viagens ao exterior – desta vez, pretende se aventurar no ramo de sequestro de carbono – e se prepara para enfrentar a retomada de julgamentos de processos na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Está marcado para a próxima terça-feira (10) o julgamento de processo em que o empresário é acusado de aprovar as contas da OGPar em benefício próprio, originário de uma queixa do acionista minoritário Marcio Lobo.

Por se tratar de um processo administrativo sancionador, a CVM pode punir o empresário, caso seja condenado, com multa e inabilitação para exercício de cargo de administrador de companhia aberta.

Lobo reconhece que este tem menos peso entre os oito processos na autarquia em que Eike é investigado. A CVM diz que os processos estão em análise.

Projeção para Selic em 2016 sobe a 13,25% e inflação se aproxima do teto da meta, mostra Focus

09/11/2015 – Fonte: Reuters

A expectativas para a taxa básica de juros no fim de 2016 subiram após o Banco Central indicar que pode elevar a Selic se entender necessário, ao mesmo tempo em que as estimativas para a inflação no próximo ano chegaram praticamente ao teto da meta na pesquisa Focus do Banco Central.

O levantamento com uma centena de especialistas mostrou que permanece em 14,25 por cento a projeção para a Selic no fim deste ano, mas a projeção para 2016 alcançou 13,25 por cento, contra 13 por cento anteriormente.

O diretor de Política Econômica do BC, Altamir Lopes, passou na semana passada a mensagem de que o BC fará o que for preciso para levar a inflação ao centro da meta em 2017. E apesar de seguir acreditando na manutenção do atual patamar da Selic para ter sucesso na tarefa, poderá elevá-la se entender necessário, mesmo diante da fraqueza econômica.

Para a inflação, a pesquisa mensal mostrou que os economistas consultados agora veem alta de 6,47 por cento do IPCA em 2016, 0,18 ponto percentual maior do que o avanço previsto na semana anterior. Com isso, a alta dos preços praticamente atingiria o teto da meta do governo, que é de 4,5 por cento com tolerância de 2 pontos percentuais para mais ou para menos.

Para este ano, a piora na estimativa de alta do IPCA, a oitava seguida, foi de 0,08 ponto percentual, para 9,99 por cento.

A projeção para o aumento dos preços administrados chegou a 17 por cento neste ano, contra 16,50 por cento no levantamento publicado na semana passada, e a 6,95 por cento em 2016, ante 6,75 por cento.

Em outubro, o IPCA acelerou a alta a 0,82 por cento, maior nível para o mês em 13 anos, pressionado principalmente pelo reajuste dos preços de combustíveis e pela valorização do dólar.

O cenário para a economia também continua se deteriorando, em um ambiente atual de forte recessão, turbulências fiscais e políticas e desemprego em alta.

A expectativa de contração do Produto Interno Bruto neste ano agora é de 3,10 por cento, contra queda de 3,05 por cento no levantamento anterior. Para 2016 é esperada uma retração de 1,90 por cento, maior do que o recuo de 1,51 por cento estimado previamente.

Indústria tem aperto recorde para pagar 13º salário

09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Com a indústria em um dos seus piores anos e mais dificuldade para fazer caixa, cresce o número de empresas que devem buscar financiamento de bancos para pagar o 13º salário e aumenta o valor do empréstimo que elas pretendem fazer neste ano.

Pela lei trabalhista, a primeira parcela da remuneração extra deve ser paga até o dia 30 deste mês e a segunda, até o dia 20 de dezembro.

O percentual de indústrias paulistas que informaram que terão de recorrer a terceiros para pagar o benefício aos trabalhadores é de 35% – o maior patamar desde 2009, ano em que a economia sofreu o impacto da crise internacional. Em 2014, quando o setor já enfrentava retração nas vendas, 29% informaram que utilizariam crédito para quitar o salário extra.

Pequenas, médias e grandes indústrias pretendem pegar emprestado, em média, 81,3% de suas folhas de pagamento. É o mais alto patamar dos últimos seis anos, quando atingiu 78,4%.

Com estoques elevados e encomendas sendo feitas com atraso, o percentual de indústria que conseguiu provisionar recursos para pagar o 13º (42,3%) é o menor da série histórica da pesquisa da Fiesp (federação das indústrias paulistas), iniciada em 2008. Foram consultadas, 499 indústrias de todos os portes e segmentos.

Oito em dez empresas esperam vender menos em 2015. A previsão é que as vendas de final de ano fiquem 14% abaixo de 2014.

"Este ano já figura como o pior da economia desde há muito tempo. Só a indústria paulista deve fechar 250 mil postos. Em 2009, tivemos perda de 110 mil vagas. O resultado para pagar 13º não poderia ser outro", diz Paulo Francini, diretor de pesquisas e estudos da Fiesp.

A indústria brasileira acumula até setembro queda de 7,4%, segundo o IBGE. Nos últimos 12 meses (encerrados em setembro), houve corte de 1,239 milhão de empregos -sendo 961 mil na indústria.

O economista Fabio Silveira, diretor da consultoria GO Associados, projeta queda da produção industrial de 8,5% neste ano. "É a maior da série iniciada em 1990, época do Plano Collor." E chama a atenção para o tamanho da perda de participação da indústria no PIB: em 1991, respondia por 23,4%; neste ano, passou para 10,7%.

CATÁSTROFE

"Quem está em situação menos ruim está conseguindo recorrer a empréstimos bancários", diz Carlos Pastoriza, presidente da Abimaq, associação de fabricantes de máquinas. "Não quero ser catastrofista, mas o final do ano será bem ruim em termos de demissões e de endividamento das empresas, com fornecedores e trabalhadores."

Entre os metalúrgicos de São Paulo, greves por falta de pagamento de salário já são registradas desde junho. "É algo que não ocorria no setor e voltou a pipocar. Se há atraso para pagar salário, deve haver também para o 13º", diz Miguel Torres, presidente da Força Sindical e do sindicato da categoria em São Paulo.

A menos de 15 dias para pagar a primeira parcela do 13º, Claudia Maria Inacio, gerente de RH da Megastamp Industrial, estamperia de Mauá (SP), diz que não sabe como a empresa fará o pagamento.

"As vendas caíram 40% desde dezembro. Em 2014 pagamos o salário parcelado em quatro vezes. Neste ano, para ser bem honesta, não faço a menor ideia de como vamos honrar esse compromisso." Há três anos, a empresa tinha 350 pessoas.

Em 2014, passou para 90 e hoje 24, incluindo o setor administrativo. A metalúrgica fornece peças para o setor automotivo, um dos segmentos que registra maior retração nas vendas.

Mercado amplia para 1,9% retração do PIB em 2016 e vê inflação a 6,47%

09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Os economistas consultados pelo Banco Central pioraram de 1,51% para 1,90% a projeção de retração do PIB (Produto Interno Bruto) para 2016, enquanto a estimativa de inflação ao fim do próximo ano aumentou de 6,29% para 6,47%. Os dados são do boletim Focus, divulgado semanalmente pelo BC.

Para este ano, o IPCA (índice oficial de inflação) está projetado em 9,99%, ante 9,91% no boletim passado e 9,70% há quatro semanas. A meta de inflação do Banco Central é de 4,5% ao ano, com tolerância de dois pontos percentuais para cima ou para baixo.

A piora se dá em meio a expectativas de que a inflação de 2015 supere a casa dos dois dígitos. A última vez que isso ocorreu foi em novembro de 2003, quando chegou a 11,02%. Naquele ano, o país enfrentava uma crise gerada pela incerteza do mercado financeiro sobre o primeiro governo do PT.

A projeção do PIB para o fim deste ano também foi piorada. A queda estimada passou para 3,10%, ante 3,05% na semana anterior. Há quatro semanas, a perspectiva era de retração de 2,97%.

A meta da taxa básica de juros (Selic) foi mantida em 14,25% em 2015 —o que indica que o mercado vê manutenção da taxa na última reunião do ano, em dezembro.

Para 2016, porém, a expectativa para o fim do ano aumentou para 13,25%, em comparação com os 13% da semana anterior. A alta se dá em linha com a projeção de uma inflação mais persistente em 2016. A Selic é o instrumento utilizado pelo BC para manter a inflação sob controle ou para estimular a economia.

Também foram mantidas as previsões para a taxa de câmbio nos fechamentos de 2015 e 2016, em R\$ 4,00 e R\$ 4,20, respectivamente.

Marcopolo focará em exportações em 2016

09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Com queda de 44% nas receitas brasileiras nos nove primeiros meses deste ano, a fabricante de ônibus Marcopolo foi salva pela desvalorização do real —que reduzirá suas perdas em 2015 e 2016.

O enfraquecimento da moeda impulsionou as vendas para outros países e fez com que as exportações representassem mais de 50% do faturamento registrado até setembro, o que não ocorria desde 2005.

"A perspectiva é continuar aumentando as exportações, mesmo porque não vemos grandes mudanças para o Brasil no próximo ano", disse o CEO da companhia, Francisco Gomes Neto, em sua primeira entrevista desde que assumiu o cargo, em agosto.

Neste ano, a Marcopolo voltou a vender para o Oriente Médio, mercado que perdera havia cerca de cinco anos. "A moeda não estava favorecendo e o Brasil estava muito aquecido até 2013", afirmou o diretor financeiro, José Antonio Valiati.

A receita total da empresa nos nove primeiros meses de 2015 recuou 20,1%. Gomes Neto, porém, projeta que os últimos três meses do ano sejam melhores. "O fim do PSI [programa do BNDES que financia a compra de ônibus e que será encerrado em dezembro] fez clientes adiantarem suas compras."

Com a relativa melhora do cenário, parte dos funcionários que estavam trabalhando em jornada reduzida voltaram ao período integral em outubro. Hoje, 30% da mão de obra continua com carga horária limitada.

Desde janeiro, foram demitidas 2.194 pessoas. Permanecem no quadro da empresa no Brasil 8.302 trabalhadores.

FREIO DOMÉSTICO - Receitas da Marcopolo nos nove primeiros meses do ano, em R\$ milhões

*

Sem freios

Apesar de enfrentar dificuldades no Brasil, a Marcopolo anunciou na semana passada a intenção de adquirir 55% da participação acionária da também fabricante de ônibus Neobus, de quem já detém os outros 45%.

A Neobus é sua concorrente direta e atua com duas fábricas no país (no Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro) e uma no México.

"Manteremos as marcas independentes e buscaremos uma sinergia para otimizar os custos", diz o CEO da Marcopolo, Francisco Gomes Neto.

Há planos para integrar as áreas de suprimentos, administrativa e de operação. A distribuição e o comercial serão mantidos independentes.

Com a aquisição, a participação da companhia no mercado brasileiro deverá passar dos atuais 40% para 52%.

A compra, que deverá ser concluída até janeiro de 2016, ainda precisa ser aprovada pelas autoridades de defesa da concorrência.

Bancos elevam recursos para empresas pagarem 13º salário

09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Bancos que dão crédito para empresas pagarem o 13º salário de seus funcionários registraram aumento neste ano pela procura por essas operações, especialmente entre as indústrias de médio porte.

Até outubro, a Caixa financiou R\$ 4 bilhões para o pagamento do 13º salário de empresas —R\$ 1 bilhão a mais que no mesmo período do ano passado. O prazo dado às empresas é o principal atrativo —passou de 48 para 60 meses.

De janeiro a dezembro de 2014, a Caixa liberou R\$ 8,1 bilhões. A previsão neste ano é chegar a R\$ 10 bilhões.

No Bradesco, a procura foi 11% maior entre as companhias de médio porte. Até outubro, o banco financiou cerca de R\$ 1 bilhão para 14 mil empresas da indústria e do varejo. Em 2014, no total, 30 mil empresas tomaram R\$ 1,9 bilhão em crédito. Neste ano, a expectativa é superar R\$ 2 bilhões em empréstimos nas linhas para o 13º.

Quem fizer o empréstimo no Bradesco em novembro terá 14 meses de prazo para pagar. A linha atende empresas de todos os portes e os juros cobrados ao mês dependem de critérios como ter ou não a folha de pagamento no banco. A taxa média cobrada ao mês é de 2,34% ante 2,22% no ano passado.

No Banco do Brasil, a linha de crédito para micro e pequenas empresas conseguirem recursos para o 13º chegou a R\$ 637 milhões em 13 mil contratos feitos entre 31 de julho e 24 de setembro. O parcelamento máximo é de 24 meses.

MAIS CARO

Pesquisa da Fiesp mostra que 89,6% das empresas consideram que o crédito para pagar o 13º salário neste ano está mais caro ou muito mais caro na comparação com o ano anterior. Mesmo assim, procuram os bancos porque não têm outra opção.

"A nossa intenção era provisionar recursos durante o ano. Mas as reservas foram usadas para quitar rescisões de 140 demissões efetuadas. Agora, vamos ter de recorrer a empréstimos para manter o 13º em dia", diz Assed Bittar Filho, sócio da Tecbor Borracha Técnica, empresa de Rio Claro (SP), que fornece artigos de borracha para fabricantes de caminhões e para o setor de construção.

"O problema é que o dinheiro ficou mais difícil e mais caro. É preciso dar mais garantias [aos bancos], como imóvel, recebíveis. Também precisa estar com impostos em dia para conseguir melhores condições", diz o empresário.

Empresas já negociam atraso no pagamento de 13º com sindicatos

09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Na construção civil, ao menos 11 construtoras e empreiteiras já procuraram nas últimas semanas o sindicato dos trabalhadores para negociar o pagamento de 13º salário.

"Mesmo sabendo que podem ser multados, os patrões já estão dizendo que terão dificuldade para pagar no prazo", diz Antonio de Sousa Ramalho, do sindicato dos trabalhadores da construção.

"As empreiteiras estão demitindo e pagando até a rescisão dos operários de forma parcelada."

A Sivat, indústria de abrasivos do interior paulista, fez acordo com o sindicato dos químicos da região de Salto para parcelar o 13º salário em quatro vezes. "Como nossos negócios caíram cerca de 20%, foi a forma encontrada para cumprir o pagamento", diz Leandro Tadeu Melnik, engenheiro e diretor comercial. A empresa já cortou 20 empregados neste ano, além de reduzir salários e jornada.

Williane Ibiapina, do Siqueira Castro Advogados em Fortaleza, diz que, ao não pagar o 13º, a empresa pode sofrer reclamação na Justiça, ser alvo de multa da fiscalização do trabalho e correr risco de ser denunciada ao Ministério Público do Trabalho.

O Brasil é um país fechado ao comércio internacional?

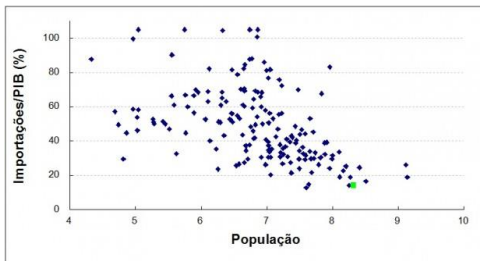
09/11/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Como a Folha noticiou há poucos meses, o Brasil é um dos países que menos comercializa com o exterior.

O Brasil de fato é um país relativamente fechado ao comércio internacional, mas vale a pena olhar os dados com mais cuidado.

O gráfico abaixo mostra as importações de cada país como proporção do PIB no eixo vertical e a população no eixo horizontal (eu explico o que são os números no eixo horizontal no final do post).

Cada ponto é um país. O Brasil é o quadrado verde, um país muito populoso com uma relação importações/PIB muito baixa.



Note que países pequenos, à esquerda no gráfico, trocam muito com o exterior. Por outro lado, países maiores, à direita no gráfico, comercializam muito menos com os outros países.

Essa relação faz sentido: para uma empresa, as trocas são absolutamente essenciais: donos de restaurantes não produzem as mesas que usam, médicas não fabricam seus estetoscópios, etc.

Um município se especializa na produção de uma gama maior de bens e serviços, mas trocas com outras cidades continuam sendo fundamentais. Muito poucos dos carros produzidos em uma fábrica ficam em sua cidade: a grande maioria é “exportada” para outros municípios.

Um país pequeno vai, em geral, se especializar em uma gama pequena de coisas, e vai trocar muito com o exterior. Por outro lado, um país grande propicia muitas possibilidades de trocas aos seus habitantes, então o comércio com outros países é relativamente menos importante.

Isso não significa que o comércio não traga benefícios para países grandes. Traz, mas em países maiores, de modo geral, é produzida uma maior variedade de bens e boa parte do comércio se dá dentro do próprio país.

O Brasil é um país grande, tem uma população de 205 milhões de habitantes. Assim, espera-se que o Brasil comercialize menos com o exterior que países menores.

Contudo, mesmo para países grandes, o Brasil comercializa pouco com o exterior. No gráfico, o Brasil aparece ao lado da Nigéria (177 milhões de habitantes), com importações/PIB em torno de 14% (dados do ano passado, esse valor será menor esse ano). Outros países grandes trocam muito mais com o exterior.

As importações da Indonésia (pouco mais de 250 milhões de habitantes) são 24,5% do PIB. As do México (125 milhões de habitantes) são 33,7% do PIB.

Em China e Índia, os maiores países do mundo, com cerca de 1 bilhão e 300 milhões de habitantes cada um, as importações são 19% e 26% do PIB, respectivamente.

O ponto é que não é estranho que o Brasil importe e exporte menos que a Bélgica (importações/PIB de 82%, 11 milhões de pessoas) ou mesmo que a Alemanha (importações/PIB de 39%, mais de 80 milhões de pessoas). Dado o tamanho do país, é natural que o comércio exterior seja menos importante para nós.

Contudo, considerando o tamanho e as características do país, esperaria-se que o Brasil importasse e exportasse pelo menos 20% do PIB. Em 2014, as exportações representaram apenas 11,5% do PIB (as importações foram cerca de 14% do PIB).

Portanto, nosso volume de comércio internacional não chega a dois terços do que se esperaria considerando o tamanho do país. O Brasil é de fato um país relativamente fechado.

Referência:

– Peguei os dados no site de dados do Banco Mundial.

Detalhes:

– O eixo horizontal do gráfico (população) está em escala logarítmica. Isso significa que 7 no gráfico indica 10 milhões (1 seguindo por 7 zeros), 8 indica 100 milhões (1 seguido por 8 zeros), etc.

– Muitos países importam e exportam mais que 100% do PIB (em Cingapura, importações são 163% do PIB). Os pontos na linha de 105% no gráfico indicam países com importações/PIB superiores a esse valor.

– Como é possível exportar e importar mais que o PIB? Se alguém no país compra \$30 em matéria prima, produz algo e exporta por \$50 e os \$20 de lucro são usados para importar bens de consumo, isso significa: \$50 de exportações; \$ 50 de importações (\$30 de matéria prima e \$20 de bens de consumo) e \$20 de PIB (a diferença entre os \$50 que se recebeu e os \$30 que se pagou de matéria prima).

Obrigatoriedade de Escrituração Contábil – Empresas de Médio Porte, ME e EPP

09/11/2015 – Fonte: Contábeis.com

De acordo com a legislação em vigor, o empresário e a sociedade empresária são obrigados a seguirem e manterem um sistema de escrituração contábil uniforme de seus livros, em correspondência com a documentação respectiva, e a de levantar anualmente o balanço patrimonial e o demonstrativo de resultado do exercício.

A escrituração contábil das empresas é disciplinada pela Lei 10.406 de 2002 Código Civil, Lei 11.101 de 2005 Nova Lei de Falências, Lei 6.404 de 1976 Lei da S.As., Lei 8.212 de 1991 Lei da Previdência Social, Decreto no. 3.009 de 1999 Regulamento do Imposto de Renda, Lei 5.172 de 1966 Código Tributário Nacional e Lei Complementar 123 de 2006 Estatuto Nacional da Microempresa e Empresa de Pequeno Porte.

Não obstante a farta legislação que disciplina o assunto, o Conselho Federal de Contabilidade através da Resolução CFC no. 1.418 de 2012 e Resolução CFC no. 1.255 de 2009, determinou aos profissionais de contabilidade a aplicação da norma ITG 1.000 e NBC TG 1.000 para a elaboração da escrituração contábil e dos demonstrativos financeiros das empresas de médio porte, microempresas e empresas de pequeno porte.

Além das considerações acima, lembramos que o Governo Federal implantou o Sistema Público de Escrituração Digital SPED, e instituiu a ECD Escrituração Contábil Digital e a ECF Escrituração Fiscal Digital, as quais servem para fins fiscais e previdenciários, que compreende a versão digital do livro diário, do livro razão e dos livros auxiliares, que deverão ser transmitidos em arquivo magnético, e serão considerados válidos após a confirmação e autenticação pelos órgãos de registro.

A título de conhecimento, algumas das vantagens da manutenção de escrituração contábil pelas empresas:

1. Facilita o acesso às linhas de crédito mais favorecidas;
2. Possibilita a distribuição de lucros como alternativa para a diminuição de carga tributária;
3. Supre a exigência do Novo Código Civil, para o administrador, quanto á obrigatoriedade de prestação de contas (artigo 1020);
4. Prova aos sócios que se retiram da sociedade a verdadeira situação patrimonial para fins de apuração de haveres ou venda de participação societária;

5. Prova em juízo a situação patrimonial na hipótese de questões que possa existir entre herdeiros e sucessores de sócio falecido;
6. Comprova em juízo fatos cujas provas dependam de perícia contábil;
7. Auxilia em reclamações trabalhistas, quando as provas a serem apresentadas que dependam de perícia contábil;
8. Imprescindível no requerimento de recuperação judicial (Lei 11.101 de 2005);
9. Evita que seja considerada fraudulenta a própria falência, sujeitando os sócios ou titulares às penalidades da Lei que rege a matéria;
10. Possibilita a apuração do lucro tributável e a compensação de prejuízos fiscais acumulados;
11. Possibilita comprovar o total do ativo permanente em processo administrativo fiscal e evitar de dispor de recursos para o depósito, para o prosseguimento do processo;
12. Possibilita comprovar que o total das despesas pagas não superam em 20% o valor de ingressos de recursos no mesmo período e desta forma evitar a exclusão do Simples Nacional (Inciso IX do artigo 28 Lei Complementar 123/2006).

Como pode notar a escrituração contábil traz inúmeras vantagens e a falta dela, deixa o empresário sempre em situação de vulnerabilidade, risco e de total falta de informação contábil, fiscal e gerencial, inclusive, impossibilitando-o de mensurar a real lucratividade da atividade operacional da empresa.

Comissão do parlamento de Israel aprova aumento na tributação da mineração

09/11/2015 – Fonte: Reuters

Uma comissão do parlamento de Israel aprovou neste domingo proposta para aumentar a taxa das empresas de mineração que exploram os recursos naturais do país, em um movimento que levou uma grande empresa a ameaçar parar seus investimentos.

A comissão de finanças do parlamento aprovou por unanimidade uma fórmula em que o Estado cobraria um imposto progressivo de 25 por cento depois de as mineradoras atingirem um retorno anual dos investimentos de 14 por cento, subindo para 42 por cento para retornos acima de 20 por cento.

Em uma sessão tumultuada, Nir Gilad, presidente da Israel Chemicals, uma das maiores produtoras de potássio do mundo, disse que se a taxa - que precisa de aprovação final quando o parlamento votar o orçamento de 2016 - for confirmada, não haverá nenhum benefício em investir em Israel.

Importações chinesas de minério de ferro, petróleo e soja recuam em outubro

09/11/2015 – Fonte: Reuters

A China importou 75,52 milhões de toneladas de minério de ferro em outubro, uma queda de 12,3 por cento ante o mês anterior, de acordo com dados da autoridade aduaneira divulgados neste domingo, com um feriado no período agravando os reflexos da desaceleração da indústria siderúrgica para o mercado da commodity.

A desaceleração do crescimento econômico da China tem tido um enorme impacto sobre indústrias pesadas, como siderurgia e de energia, levando a uma queda na demanda por commodities, como minério de ferro e carvão.

As importações de minério de ferro em outubro caíram 4,9 por cento na comparação anual, enquanto os embarques nos primeiros dez meses do ano já registram queda de 0,5 por cento, para 774,5 milhões de toneladas, apesar de um colapso dos preços e de um declínio na produção de alto custo doméstica.

Os embarques de carvão em outubro atingiram 13,96 milhões de toneladas, uma queda de 21,4 por cento ante setembro e de 30,7 por cento ante o mesmo mês de 2014.

As importações de petróleo em outubro caíram 5,7 por cento ante setembro, para 26,35 milhões de toneladas, ou 6,2 milhões de barris por dia.

As importações de soja diminuíram 23,8 por cento no mês para 5,53 milhões de toneladas, segundo dados alfandegários, com suprimentos da oleaginosa da América do Sul em declínio e a oferta da nova safra dos Estados Unidos ainda sendo transportada.

Com os desembarques do produto dos EUA começando a aumentar, as importações devem crescer para até 7 milhões de toneladas em novembro, segundo um órgão de análises do governo.

Executivos da Volkswagen temem viajar aos EUA, diz jornal

09/11/2015 – Fonte: Reuters

Executivos da Volkswagen estão preocupados em viajar para os Estados Unidos, noticiou um jornal alemão neste sábado, afirmando também que investigadores norte-americanos confiscaram o passaporte de um funcionário da montadora que estava de visita ao país.

A Volkswagen acredita que os investigadores querem impedir que o gerente evite prestar depoimento ou escape de um processo criminal relacionado ao escândalo sobre fraudes nos testes de emissão de gases dos carros da Volkswagen, disse o *Suddeutsche Zeitung*, citando fontes da empresa.

Um porta-voz da Volks disse: "Os funcionários da Volkswagen ainda estão viajando para os Estados Unidos. Todo o resto é especulação."

A Volkswagen é investigada nos EUA e pode receber punições de até 18 bilhões de dólares após ter admitido fraudar deliberadamente os testes de emissão de gases em carros movidos a diesel.

Mary Nichols, diretor da Comissão de Recursos Atmosféricos da Califórnia, que investiga a Volks, criticou o modo como a montadora tem lidado com o escândalo.

Citando uma pessoa com conhecimento do assunto, o jornal disse ser agora improvável que o novo presidente-executivo da Volkswagen, Matthias Mueller, viaje para os EUA na segunda metade de novembro, como antes planejado.

"Precisamos de segurança legal aqui antes de podermos voar para os Estados Unidos", disse uma pessoa da diretoria da companhia, segundo o jornal.

Não há um planejamento oficial para que o novo presidente-executivo, Matthias Mueller, vá aos EUA, e até o momento a Volkswagen tem negado comentar ao ser questionada sobre a probabilidade de tal viagem

Weidmann, do Bundesbank: escândalo da Volkswagen não vai afetar economia alemã

09/11/2015 – Fonte: EM.com

A economia da Alemanha está em uma trajetória de crescimento robusto neste ano e não será afetada negativamente pelo escândalo da falsificação de dados sobre emissão de poluentes que atinge a Volkswagen. A afirmação é de Jens Weidmann, presidente do Bundesbank alemão e membro do Conselho Diretor do Banco Central Europeu (BCE), em entrevista publicada neste domingo pelo jornal *Der Tagesspiegel*.

Weidmann reconheceu que o crescimento da economia alemã provavelmente desacelerou no segundo trimestre, mas destacou que nem a Volkswagen, nem o Deutsche Bank são representativos da economia do país. No fim de outubro, depois de seu informe de resultados mostrar prejuízo no terceiro trimestre, o Deutsche Bank anunciou o fechamento de suas operações em dez países e demitir 9 mil funcionários.

O presidente do Bundesbank também disse que a indústria automotiva teve um bom desempenho em outubro e não parece ter sido afetada pelo escândalo da Volkswagen.

Falando sobre as dezenas de milhares de refugiados que estão indo para a Alemanha para escapar de conflitos no Oriente Médio e na África, Weidmann disse que levará tempo para integrá-los ao mercado de trabalho, mas ressaltou que a presença deles poderá ajudar o país a lidar com o problema do envelhecimento de sua população. Segundo ele, a Alemanha tem como lidar com o fluxo de refugiados sem ter que emitir dívida nova.

Empresas adotam estratégias para atenuar queda nas vendas

09/11/2015 – Fonte: EM.com

A queda nas vendas de máquinas agrícolas levou montadoras a adotar estratégias para tentar minimizar o impacto nos resultados. A AGCO, grupo que detém as marcas Massey Ferguson e Valtra, pretende neste mês começar a negociar máquinas por meio de barter, sistema pelo qual o produtor usa soja, milho ou outra colheita como moeda de troca.

A CNH, por intermédio do Banco CNH Industrial, agente financiador de parte dos negócios das marcas New Holland, Case IH e máquinas de construção do grupo, dará um maior prazo de carência para o pagamento dos produtos. Já a John Deere, assim como a AGCO, tem trabalhado para ampliar as exportações, aproveitando a melhor remuneração em real proporcionada pelo dólar valorizado.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) informou no início deste mês que as vendas de máquinas agrícolas e rodoviárias caíram 6,8% em setembro em relação a agosto.

Nos primeiros nove meses do ano, a redução nas vendas é de 30% na comparação com igual período de 2014. Já as exportações subiram 11% em setembro ante agosto mas no ano são 39% menores.

"Em um momento tão complicado no Brasil e no mundo temos adotado dois focos: escutar mais os clientes para nos adaptarmos ao que precisam e utilizar nosso banco de fábrica para entender melhor as condições do produtor e buscar novas alternativas para ele", disse ao Broadcast Agro o vice-presidente de marketing, pós-venda, gestão de produtos e desenvolvimento de concessionárias AGCO para a América do Sul, Bernhard Kiep.

Segundo esta perspectiva, a AGCO finaliza os detalhes para dar início à venda de máquinas agrícolas com pagamento atrelado à produção. O mecanismo já é usado por revendas de insumos, que fornecem adubo, defensivo e/ou sementes para o produtor e recebem da trading, para quem será vendida a colheita, valor equivalente ao negócio.

A AGCO pretende fornecer a máquina agrícola para o produtor e receber o pagamento da trading que adquirirá a colheita do cliente, em um acordo que envolverá também o departamento financeiro da companhia e a concessionária responsável pela venda.

Segundo Kiep, alguns negócios já foram fechados de forma "embrionária". É a partir de novembro que ele espera ver deslanchar a iniciativa. As cooperativas, em especial as de café, podem ter interesse no barter, já que contam com estoques que poderiam ser empregados na aquisição de máquinas.

"Transformaríamos um ativo que não está rendendo em dinheiro", disse Kiep. Produtores de soja, milho e cana-de-açúcar também podem vir a recorrer à alternativa. O executivo espera que as vendas por barter representem, em 2016, de 2% a até 5% do total comercializado pela companhia.

A AGCO também vem explorando mais a venda por meio de consórcio, dada a dificuldade dos produtores em acessar crédito nos bancos, que têm exigido mais garantias. No consórcio, o produtor adquire uma carta de crédito, também chamada de cota, paga parcelas mensais sem juros e leva a máquina quando sua cota for sorteada pela companhia.

Segundo Kiep, as vendas por consórcio vêm aumentando e hoje, de cada dez vendas de tratores, quatro são feitas via consórcio. O executivo não informou a proporção de negócios na modalidade no ano passado.

Ações para ampliar as exportações também vêm sendo adotadas pela companhia. Responsável por 74% das vendas externas de máquinas agrícolas do Brasil, a empresa mira agora regiões mais distantes, como África, Europa e Ásia, e não descarta ampliar a participação dos produtos da filial brasileira na América do Norte.

"Estamos olhando para todo mundo que nos interessa e para nossas fábricas irmãs. A ideia é ampliar a exportação 'inter company', ou seja, vender para a fábrica irmã da AGCO, não para um concessionário daquele país", explicou Kiep.

Com marcas que atendem desde pequenos até grandes produtores, ele avalia que pode atender cerca de 60% destes mercados. "Temos meta já para o primeiro semestre do ano que vem. Estamos bem focados em aproveitar essa janela no curto e médio prazo", afirmou, sem divulgar perspectiva de aumento.

Mesmo com as diversas medidas, o executivo afirmou ao Broadcast Agro que a empresa deve repassar para o preço das máquinas agrícolas o aumento dos custos de produção atrelados a itens importados, que ficaram mais caros com a depreciação do real diante do dólar.

Mas Kiep lembrou que cerca de 90% das máquinas da empresa são financiadas pelo Finame, o que limita o conteúdo internacional das máquinas, no caso da AGCO, de 10% a até 20%. O reajuste, portanto, será correspondente a esta parcela.

Dólar

A John Deere também vem explorando a oportunidade dada pelo dólar valorizado ante o real para contornar a queda nas vendas internas de máquinas. "Vemos grandes oportunidades de ampliar exportações e já estamos trabalhando há algum tempo nisso", afirmou o diretor de Assuntos Corporativos da América Latina da John Deere, Alfredo Miguel.

As exportações da companhia têm aumentado crescentemente para países como Venezuela, Paraguai, Uruguai e Chile, segundo o executivo - sem dizer em que proporção. "Isso sem falar de China. O país vai crescer menos, em torno de 7%, mas continuará a crescer. A Índia também", afirmou.

Miguel, contudo, reforçou que o trabalho voltado às exportações não foi determinado pela depreciação do real. Para vender para outros países, disse ele, é preciso prever as demandas de diversos segmentos da cadeia.

"Tem que oferecer uma tecnologia adequada àquele país, ter estrutura de concessionários e de vendas, cuidar para que toda essa demanda seja atendida. É algo no qual temos trabalhado há alguns anos", explicou. Como exemplo, ele lembrou que desde 2010 a

empresa investiu US\$ 153 milhões em ampliações de fábricas da divisão agrícola e do Centro de Distribuição de Peças para América do Sul da empresa, em Campinas (SP), assim como no lançamento de novas linhas de produtos.

"Temos uma estratégia de longo prazo. Não será o dólar de hoje que mudará a visão de longo prazo da empresa", complementou.

O diretor da John Deere disse, ainda, que é preciso colocar a crise "em seu devido lugar". "O setor agrícola tem crescido de forma descolada de outros setores, em função da demanda global crescente por alimentos.

Continuamos enfatizando que é preciso reduzir custos, aumentar a produção e criar um sistema, como o de integração lavoura-pecuária-floresta, onde se produz mais com a mesma área", afirmou.

Financiamento

O grupo CNH, por meio do Banco CNH Industrial, começou uma campanha durante a Expointer, em setembro no município gaúcho de Esteio, divulgando a possibilidade de produtores começarem a pagar máquinas financiadas por linhas do BNDES somente após dois anos da data de compra.

"O BNDES já permite dar até dois anos de carência ao cliente. O mercado, de forma geral, fixa o prazo de seis meses a um ano. Nós passamos a oferecer a carência de dois anos como produto de prateleira", disse o diretor comercial, de marketing e de seguros do Banco CNH Industrial, Jucivaldo Feitosa.

O critério para a aprovação do tempo de carência, explicou o diretor, continua sendo o fluxo de caixa previsto para as safras seguintes, assim como o histórico do cliente no mercado.

O banco também avaliará outros aspectos para balizar a decisão, como os preços internacionais das commodities, a média de produtividade da região e o clima. "Conseguimos montar um arquivo com a área do cliente, o histórico de produtividade da propriedade e fazer uma previsão do fluxo de caixa", explicou o diretor.

Vendas nestas condições, até então, eram feitas de forma esporádica pela companhia. Com a campanha, fixada para o período de setembro a dezembro deste ano, Feitosa acredita que o banco poderá fechar 2015 com 20% a 25% das vendas realizadas nesta modalidade.

Brasil pode atrair aporte bilionário de fundos

09/11/2015 – Fonte: EM.com

O cenário é perfeito para eles: empresários com a corda no pescoço, endividados, precisando de capital, e, por isso, mais suscetíveis a vender parte ou a totalidade de seus negócios. Para os fundos de private equity, que compram participação em empresas para vender no futuro com lucro, o momento é ideal.

Hoje, a estimativa é de que eles tenham R\$ 130 bilhões em recursos comprometidos para o Brasil e um número crescente de negociações em andamento.

No ano, segundo dados da consultoria PwC, a participação dos fundos de private equity chegou a 178 em setembro - mais do que os 170 do ano passado. Houve crescimento embora o número de transações, no geral, tenha diminuído de 640 para 565.

Em julho, quando as tensões em Brasília se acentuaram, com impacto direto na

economia, os fundos entraram em compasso de espera e seguraram o fechamento de alguns negócios. Agora, com um ambiente político mais calmo e o dólar rondando a casa dos R\$ 3,80, a tendência, dizem executivos de bancos de investimento, é que as transações voltem a ser finalizadas.

"Ainda que não seja o item determinante, o câmbio tem um peso importante na decisão de investimento", diz o pesquisador do Núcleo de Estratégia e Negócios Internacionais da Fundação Dom Cabral, Sherban Leonardo Cretoiu.

Com alta volatilidade do dólar, os fundos adiaram investimentos, temendo perder dinheiro. "Agora, o horizonte está um pouco mais firme e a insegurança com a perda cambial é menor", disse o gestor de um fundo internacional. "Estou com quatro negócios em andamento e recebendo um volume maior de ligações de empresários dispostos a vender seus negócios."

Para Herbert Steinberg, sócio da consultoria Mesa Corporate Governance, dizer que o Brasil está barato em moeda estrangeira não está errado. "Mas afirmar que o investidor, quando olha País, analisa só o câmbio é incorreto."

A relação, lembra o consultor, é feita com base no Ebtida, indicador que mede o potencial de geração de caixa de uma empresa e serve de parâmetro na hora de definir seu preço de venda. "Muitas empresas (hoje à venda) estão com Ebtida entre 20% e 25% abaixo da meta estipulada. Isso significa fluxo de caixa deteriorado."

Segundo estimativas de bancos de investimento, cerca de R\$ 150 bilhões de ativos estão à venda no País. Boa parte dessa cifra está relacionada a empresas envolvidas na Operação Lava Jato, da Polícia Federal.

Segundo o sócio da consultoria independente BF Capital, Renato Sucupira, essas companhias estão sem crédito na praça e precisam fazer caixa para pagar financiamentos e possíveis multas que venham a ser aplicadas a elas.

Na lista, estão a CAB Ambiental e a BR-153, da Galvão Engenharia, e a Invepar, que tem participação da OAS. A própria Petrobras já anunciou que pretende fazer um "desinvestimento" da ordem de R\$ 15 bilhões (leia mais abaixo). "O problema é que hoje é o momento para se comprar Brasil. Mas não para se vender ativos", disse Herbert Steinberg.

A gestora de investimentos Advent é uma das que estão olhando o País com interesse nesse momento. Em setembro, o fundo anunciou a compra de 13% da Core Participações, um dos controladores do laboratório Fleury, e não descarta fechar novos negócios na área de saúde. Em março, comprou a Faculdade Serra da Gaúcha, marcando sua volta ao setor de educação, depois de lucrar no passado com a maior empresa do setor, a Kroton.

Segundo Patrice Etlin, presidente do Advent no Brasil, o fundo está olhando negócios resilientes como saúde, educação e tecnologia.

O momento, segundo o sócio da PwC, Rogério Gollo, é propício para os fundos por causa do ciclo de investimentos que eles costumam fazer nas empresas. Entre a compra e a venda, em geral, passam-se cinco anos. Depois desse período, a participação é vendida na Bolsa, por meio de uma oferta de ações ou para um sócio estratégico, que pode ser um concorrente ou uma multinacional.

"Nessa corrida, as empresas estrangeiras costumam ser mais cautelosas do que os fundos de private equity", diz Gollo. "O interessante é que eles cheguem antes para vender para as múltis no futuro."

Neste momento, há um novo nicho de fundos de investimento se voltando para o

mercado brasileiro. Conhecidos como "distress", esses fundos costumam olhar empresas que estejam prestes a entrar ou que já entraram em recuperação judicial. Entre os nomes que começaram a sondar o mercado com essa finalidade está a TCP Latam, que está montando uma carteira de R\$ 40 milhões para investir em até seis empresas por meio da aquisição de debêntures conversíveis em ações.

Na avaliação do professor do Insper, Sérgio Lazzarini, todo esse movimento de entrada de capital estrangeiro no Brasil é positivo para a economia neste momento.

"O ideal era que fossem feitos investimentos do zero, mas a chegada de multinacionais e fundos também é interessante para o País", diz. "Entre o fim dos anos 90 e o início de 2000, com as privatizações, a chegada de grupos estrangeiros provocou um rearranjo no setor produtivo.

Estrangeiros avançam sobre empresas brasileiras

09/11/2015 – Fonte: EM.com

Ao declarar, em Nova York, na semana passada, que "o Brasil está em liquidação", o empresário Abilio Diniz tornou pública uma afirmação que, há meses, ronda os escritórios de bancos, fundos de investimento e empresas brasileiras.

Na descrição de alguns executivos do mercado financeiro, é como se o País tivesse se tornado, com a desvalorização do real, um imenso outlet: com negócios atrativos, que ficam ainda mais interessantes, para os gringos, ao converterem as moedas.

A pesquisa mensal da consultoria PwC sobre fusões e aquisições no País dá uma ideia desse movimento. Entre janeiro e setembro deste ano, embora o número de transações tenha caído 12% em relação ao mesmo período do ano passado, a participação de estrangeiros aumentou e, até o fim do ano, deve ultrapassar a de brasileiros em número de negócios.

A diferença entre eles foi diminuindo ao longo do ano, até chegar, em setembro, a 50% de participação cada um. É a primeira vez que isso acontece desde que a consultoria começou a acompanhar as fusões e aquisições no Brasil, em 2002.

"É uma nova onda de investimento estrangeiro chegando ao País", diz Rogério Gollo, sócio da PwC. "O último grande movimento desse tipo aconteceu entre 2008 e 2010, com a perspectiva de crescimento da economia brasileira."

Agora, os investidores se aproveitam do que alguns empresários nacionais têm chamado de "tempestade perfeita", do lado de cá: ao mesmo tempo em que a alta dos juros fez crescer a dívida das empresas, o desaquecimento da economia derrubou a demanda, fragilizando a operação de muitas companhias.

Um recorte feito pelo banco de investimentos Greenhill faz esse retrato. Em 2010, num grupo de 35 transações, 26% delas envolviam a venda de empresas com índice de alavancagem superior a três vezes o Ebtida (indicador que mostra o potencial de geração de caixa). Neste ano, em um total de 54 transações analisadas, 55% estavam nessas condições.

"Esse não é um nível de endividamento considerado saudável no mercado", diz Daniel Wainstein, presidente do Greenhill no Brasil. "O aumento desses níveis reduz o poder de negociação dos vendedores."

Na semana passada, a venda da divisão de cosméticos da Hypermecas para a multinacional Coty, por R\$ 3,8 bilhões, foi emblemática. A empresa brasileira queria se

desfazer do negócio para zerar seu endividamento bilionário e recuperar o fôlego para investir na venda de medicamentos.

Fontes do setor ponderam, no entanto, que o preço de fechamento do negócio não foi uma barbada, já que a Coty pagou cerca de 20 vezes o Ebtida da divisão de consumo da Hypermarchas.

"A entrada deles era considerada estratégica no País, que é um dos maiores consumidores de produtos de beleza do mundo, por isso pagaram um prêmio pelo negócio", disse uma fonte próxima à transação.

A Coty é apenas uma de várias multinacionais que voltaram a olhar com lupa o mercado brasileiro nos últimos meses. A mexicana Femsa, por exemplo, aproveitou o momento para fazer mais uma aquisição no País.

A divisão de logística do grupo, que também é distribuidor da Coca-Cola, acabou de anunciar acordo para a compra da paranaense Atlas Transportes. O valor não foi divulgado, mas o Estadão apurou que o negócio ficou em R\$ 1,1 bilhão.

Ao mesmo tempo, o grupo americano de educação Devry, que já tem universidades no Nordeste, é um dos favoritos para comprar uma fatia da escola de negócios Ibmecc, em São Paulo. As empresas não comentam o assunto.

Ações da Vale caem 7,55% com ruptura da barragem em Mariana

09/11/2015 – Fonte: EM.com

A tragédia provocada pelo rompimento de duas barragens de rejeitos da Samarco, sociedade entre a Vale (50%) e a anglo-australiana BHP Billiton (50%), fez as ações da mineradora brasileira desabarem ontem (6). Apesar da reação negativa do mercado, o impacto financeiro para a Vale tende a ser limitado.

O principal efeito negativo pode vir do lado da imagem, diante das proporções do acidente, que deixou a região de Mariana, em Minas Gerais, debaixo de lama e vários desaparecidos. O episódio pode elevar o controle dos órgãos ambientais em relação às barragens na mineração.

As ações ordinárias (ON) da Vale encerraram a sexta-feira com queda de 7,55% na Bolsa de São Paulo, enquanto as PNA caíram 5,70%, arrastando o Ibovespa para uma perda de 2,35%. Os papéis da BHP também fecharam em baixa na Bolsa de Sidney. "É a pior crise da história da companhia", reconheceu o diretor-presidente da Samarco, Ricardo Vescovi, em entrevista coletiva ontem, em Mariana.

No início da noite, a agência de classificação de risco Standard & Poor's (S&P) colocou os ratings da Samarco Mineração em observação negativa, alegando que ainda não é possível "avaliar a extensão total dos estragos e o impacto em potencial nas operações da empresa". A S&P já havia retirado o selo de grau de investimento da empresa na esteira do rebaixamento da nota soberana do Brasil.

Fundada em 1977, a Samarco é a segunda maior exportadora global de pelotas (pequenas bolinhas de minério de ferro usadas na produção de aço), atrás apenas da própria Vale. Com operações em Minas e no Espírito Santo, tem capacidade para produzir 30,5 milhões de toneladas anuais de pelotas. A Vale divide o controle da empresa com a BHP, recebendo dividendos e parte de sua produção.

De janeiro a setembro, a produção da Samarco atribuível à sócia brasileira foi de 10,7 milhões de toneladas. No mesmo período, a Vale produziu 35,8 milhões de toneladas de pelotas por conta própria. A relevância da Samarco no mercado de pelotas fará com que o

acidente tenha efeito significativo no mercado global de minério. Segundo relatório do UBS, a redução da oferta por um eventual comprometimento de sua produção pode favorecer a cotação das pelotas. A expectativa de analistas é de um possível freio na queda dos preços do insumo.

Curto prazo

Por outro lado, o Itaú BBA levanta que no curto prazo a Samarco pode ser obrigada a comprar o produto de terceiros, a um custo mais alto para suprir a demanda. Segundo analistas do banco, a reconstrução da barragem exigirá mais investimentos e a mineradora deverá oferecer uma compensação pelos estragos causados. A expectativa nesse caso é que esses efeitos sejam mitigados pelo plano de seguro da Samarco.

O economista e ex-diretor de Relações com Investidores da Vale Roberto Castello Branco diz que a Vale não deve sofrer com o episódio. Segundo ele, a Samarco é sólida e financeiramente independente.

“A Samarco não vai precisar de aporte dos sócios para enfrentar essa situação.” Em 2014, a fabricante de pelotas teve uma receita líquida de R\$ 7,5 bilhões, lucrou R\$ 2,8 bilhões e pagou R\$ 1,8 bilhão em dividendos aos seus acionistas. Segundo o Itaú BBA, os dividendos da Samarco representaram 3% da geração de caixa da Vale em 2014.

Risco de imagem

A despeito das dúvidas sobre o risco financeiro, o acidente afeta fortemente a imagem da mineração. Segundo um executivo do setor, a obtenção de novas licenças ambientais para construção de barragens no País será uma missão ainda mais difícil após a tragédia em Mariana. A expectativa é que os órgãos ambientais reforcem a fiscalização das barragens em funcionamento e imponha mais exigências para liberar a construção de novas.

A tragédia pode frear as atividades de mineração no Brasil. Isso porque, o modelo nacional necessita a construção de barragens para permitir que o minério seja concentrado e, com isso, ganhe um maior teor de ferro, o que o torna mais valioso.

GE conclui aquisição da unidade de energia da Alstom

09/11/2015 – Fonte: EM.com



A turbina Haliade, desenvolvida pela Alstom, tem diâmetro de rotor de 150 m - uma vez e meia o tamanho de um campo de futebol americano

A GE concluiu, no dia 2 de novembro, a aquisição da unidade de energia e grid da Alstom. A transação - o maior acordo industrial da história da GE, no montante de 12 bilhões de euros - une duas empresas com raízes que remontam aos primórdios do setor de energia, mais de um século atrás, e a seus fundadores pioneiros, Thomas Edison e Elihu Thomson.

Com a compra, a GE, que está se transformando na maior companhia industrial digital do mundo, será capaz de aplicar análise de big data a uma base instalada imensa a fim de

reduzir paralisações não planejadas e melhorar o desempenho de turbinas, usinas elétricas, parques eólicos e da rede de energia. A aquisição eleva a base instalada de geração de energia da GE para cerca de 1,8 mil GW, o que equivale ao consumo de um país como os Estados Unidos.

“A conclusão da aquisição da unidade de energia e grid da Alstom é mais um passo significativo na transformação da GE”, afirma Jeff Immelt, presidente e CEO da GE. “A tecnologia, a capacidade global, a base instalada e o talento complementares da Alstom irão favorecer o crescimento de nossa indústria principal. Estamos abertos para os negócios e prontos para entregar uma das contribuições tecnológicas mais abrangentes no setor de energia para nossos clientes”, diz.

A companhia também conseguirá aperfeiçoar seu projeto de usina elétrica e expandir muito seus negócios em grid. Com a Alstom, passa a ter a presença e a escala em termos de grid para competir globalmente.

A Alstom, por exemplo, forneceu equipamentos para a maior linha de transmissão do mundo, o Linhão do Madeira, no Brasil. A grande linha de 2.380 quilômetros vai do estado de Rondônia até o estado de São Paulo e inclui 20 mil quilômetros de cabos sustentados por 5 mil torres de aço.

O acordo também deixará a GE com um dos portfólios de energia renovável mais amplos e profundos do setor. Enquanto a GE já é líder em energia eólica onshore, a aquisição permitirá que a companhia se expanda para a eólica offshore. Por exemplo, a GE adquiriu as grandes turbinas eólicas Haliade, que abastecerão o primeiro parque eólico offshore da América, na costa de Block Island, em Rhode Island.

O acordo foi fechado após receber aprovação regulatória em mais de 20 países e regiões, incluindo União Europeia, Estados Unidos, China, Índia, Japão e Brasil.

Montadoras de veículos cortam 11,8 mil empregados

09/11/2015 – Fonte: EM.com



A indústria automobilística eliminou 900 vagas em outubro, divulgou ontem a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Com as recentes demissões, os cortes no quadro de pessoal do setor chegam a 11,8 mil neste ano.

As empresas mantinham 132,7 mil postos de trabalho no mês passado, o que representa queda de 9,7% em relação ao mesmo período de 2014 e de 0,6% em relação aos dados de setembro.

O desaquecimento das vendas, de acordo com a Anfavea, levou, ainda, à inclusão de 35,6 mil funcionários no Programa de Proteção ao Emprego, criado pelo Ministério do Trabalho e Emprego para evitar as demissões.

Somados aos empregados que estão em férias coletivas ou foram afastados temporariamente no chamada sistema de layoff, há 45 mil trabalhadores longe das linhas de produção, o que significa cerca de 34% da mão de obra das empresas associadas à Anfavea.

O número de licenciamentos de veículos caiu para menos de 200 mil em outubro no país. A Anfavea informou que foram vendidas 192,1 mil unidades no mês passado, volume 4% inferior ao setembro e 37,4% menor na comparação com outubro do ano passado.

A conta inclui carros de passeio, comerciais leves, caminhões e ônibus. O estoque atual é suficiente para 53 dias de vendas. No acumulado do ano, as vendas já recuaram 24,3% ante o acumulado de 10 meses de 2014, com consequente queda de 21,1% na produção no mesmo período.

Executivos da Volkswagen temem viajar aos EUA, diz jornal

09/11/2015 – Fonte: Reuters

Executivos da Volkswagen estão preocupados em viajar para os Estados Unidos, noticiou um jornal alemão neste sábado, afirmando também que investigadores norte-americanos confiscaram o passaporte de um funcionário da montadora que estava de visita ao país.

A Volkswagen acredita que os investigadores querem impedir que o gerente evite prestar depoimento ou escape de um processo criminal relacionado ao escândalo sobre fraudes nos testes de emissão de gases dos carros da Volkswagen, disse o *Suddeutsche Zeitung*, citando fontes da empresa.

Um porta-voz da Volks disse: "Os funcionários da Volkswagen ainda estão viajando para os Estados Unidos. Todo o resto é especulação."

A Volkswagen é investigada nos EUA e pode receber punições de até 18 bilhões de dólares após ter admitido fraudar deliberadamente os testes de emissão de gases em carros movidos a diesel.

Mary Nichols, diretor do Comissão de Recursos Atmosféricos da Califórnia, que investiga a Volks, criticou o modo como a montadora tem lidado com o escândalo.

Citando uma pessoa com conhecimento do assunto, o jornal disse ser agora improvável que o novo presidente-executivo da Volkswagem, Matthias Mueller, viaje para os EUA na segunda metade de novembro, como antes planejado.

"Precisamos de segurança legal aqui antes de podermos voar para os Estados Unidos", disse uma pessoa da diretoria da companhia, segundo o jornal.

Não há um planejamento oficial para que o novo presidente-executivo, Matthias Mueller, vá aos EUA, e até o momento a Volkswagen tem negado comentar ao ser questionada sobre a probabilidade de tal viagem.

Chery vai produzir só 5 mil carros no Brasil em 2015

09/11/2015 – Fonte: Isto É Dinheiro

Com capacidade para produzir 50 mil veículos por ano, a fábrica da Chery, em Jacareí (SP), usará neste ano menos de 10% desse potencial. Primeira marca chinesa a se instalar no País, ela teve o azar de sua estreia coincidir com uma das mais graves crises do setor automotivo, que levará a indústria automotiva local a retroceder nove anos em volume de produção, com cerca de 2,4 milhões de veículos, depois de atingir seu ápice em 2013, com 3,7 milhões de unidades.

A Chery iniciou o ano projetando produção de 30 mil carros para 2015, número depois revisto para 20 mil e na sequência para 10 mil. Agora, pelas projeções, não deve chegar a 5 mil.

"Começamos num ano ruim, mas é o preço que se paga para entrar no mercado", diz o vice-presidente da Chery Brasil, Luis Curi. Há duas semanas, o executivo brasileiro está à frente dos negócios no País.

O então presidente da companhia no Brasil, o chinês Roger Peng, retornou à China após dois anos no cargo. Curi, que acompanha a Chery desde sua chegada ao País - primeiro como importadora -, deve permanecer como o principal executivo da filial brasileira até que a matriz decida enviar um substituto para Peng. Até lá, ele se reportará diretamente ao vice-presidente global, Thomas Wong.

Segundo Curi, "obviamente há uma frustração", mas os chineses não estão arrependidos do investimento. Eles bancam o negócio, por enquanto, "extremamente deficitário".

O próprio Curi já havia afirmado que uma produção abaixo de 25 mil carros ao ano não seria rentável.

"Acreditamos que o dólar continuará caro e importar será difícil, portanto quem tiver unidade local se consolidará no País, embora isso demande tempo". Ele lembra ainda que faz parte da estratégia global da Chery expandir atuação para outros mercados.

Na semana passada, a japonesa Honda, cujas vendas estão crescendo 15% num mercado que cai 22%, anunciou decisão inédita de adiar por tempo indefinido a inauguração de sua segunda fábrica no País, em Itirapina (SP). A filial está pronta e já fazia testes para a linha de montagem. A previsão era iniciar atividades no primeiro semestre do próximo ano.

Novo QQ

A crise do setor fez a Chery adiar para 2016 o início da produção do compacto QQ, antes previsto para setembro deste ano. A versão importada é vendida por R\$ 30 mil, faixa de preço dos chamados "carros populares", segmento mais prejudicado pela crise em razão da queda na renda da classe média e pela escassez de crédito.

Modelos com motor 1.0, que já chegaram a responder por mais de 60% das vendas de automóveis por serem mais baratos, hoje participam com 34% dos negócios. "O impacto maior da crise foi exatamente no nosso público, mais voltado para a Classe C", ressalta Curi.

A marca vendeu, até outubro, 4.704 veículos, 60% deles do Celer, único modelo fabricado no Brasil. A Chery vai manter o início da produção do Tiggo para o próximo ano, assim como a de um novo modelo, que ainda está em fase de desenvolvimento.

O projeto de nacionalização de componentes também continua de pé. Entre 55% e 65% de peças do Celer são importadas. O projeto de ter um parque de fornecedores próximo à fábrica, contudo, também deve ser postergado.

Mesmo com os dois novos modelos, Curi estima que a produção deve ficar entre 7 mil e 10 mil unidades em 2016, o que significa que a fábrica continuará a operar com grande parte da capacidade ociosa.

A planta da Chery foi inaugurada em agosto de 2014, mas começou a operar em fevereiro. Desde então, ela ficou parada por dois meses - um por greve e outro por férias coletivas. Dos 600 funcionários, 100 já foram demitidos. A rede de revendas já contou com 72 lojas, mas só 52 operam hoje.

Para o presidente do Lean Institute e estudioso do setor automotivo, José Roberto Ferro, são poucas as chances de o projeto vingar. "O mercado brasileiro deve continuar fraco nos próximos cinco anos e a Chery é um 'peixinho' num tanque de tubarões", diz. Ele se refere ao grande número de fabricantes no País. Até marcas tradicionais e com sólida

posição na Europa, como Peugeot e Citroën, estão em dificuldade, com quedas nas vendas de 34% e 44%, respectivamente.

Sem invasão

Há poucos anos, as montadoras que estão no Brasil há mais de três décadas temiam os chineses. As sete marcas da China que atuam no País, porém, são todas importadoras - com exceção da Chery. Elas respondem por apenas 0,8% dos negócios.

Entre suas conterrâneas, a Chery é líder, à frente da JAC, que vendeu 4.372 carros até outubro - e segue com o projeto da fábrica na Bahia congelado. A Lifan vendeu 4.088 veículos, seguida de Geely (515), Jimbei (194), Changan (137) e Hafei (69).

Novo recurso contra projeto de mineração próximo da Grande Barreira de Corais

09/11/2015 – Fonte: Isto É Dinheiro

Ecologistas australianos apresentaram nesta segunda-feira um novo recurso à justiça depois que o governo de Canberra autorizou um polêmico projeto de mineração do grupo indiano Adani, que os ativistas consideram não levar em consideração o impacto à Grande Barreira de Corais.

O projeto, com valor de 16,5 bilhões de dólares australianos (10,45 bilhões de euros), é muito criticado pelos grupos de defesa do meio ambiente.

Para os ecologistas, o carvão produzido contribuirá para o aquecimento global e também afetará o maior recife de corais do mundo, considerado patrimônio da humanidade, já que o produto deverá transitar por um porto próximo.

O projeto, que o governo australiano autorizou pela segunda vez em 15 de outubro, depois que a justiça o invalidou uma primeira vez, prevê a exploração de uma mina de carvão no estado de Queensland, que seria uma das maiores do mundo.

A Fundação Australiana para a Conservação (FAC) anunciou ter apresentado um recurso à Corte Federal contra a nova autorização do ministro do Meio Ambiente, Greg Hunt.

"É um recurso histórico. É a primeira vez que tentamos provar as obrigações do ministro do Meio Ambiente no que diz respeito ao patrimônio mundial", declarou Geoff Cousins, da FAC.

Ele também destacou as "consequências que a mudança climática provoca na Grande Barreira de Corais, devido à contaminação precedente da combustão de carvão".

O grupo indiano Adani afirma que respeita os compromissos em termos de proteção das espécies e acusou as ONGs de tentativa de adiar o processo.

A mina deve produzir a cada ano 60 milhões de toneladas de carvão térmico. O projeto prevê também a construção de 189 km de ferrovias para transportar o produto.

CO2 na atmosfera atinge nível recorde em 30 anos, diz ONU

09/11/2015 – Fonte: R7

Os níveis dos gases do efeito estufa na atmosfera tiveram uma alta recorde em 2014, num momento em que o implacável agravamento das mudanças climáticas faz com que o planeta fique mais perigoso para as gerações futuras, disse a Organização Meteorológica Mundial (OMM), uma agência da ONU, nesta segunda-feira.

"Todo ano nós dizemos que o prazo está se esgotando. Temos que agir agora para reduzir as emissões de gases do efeito estufa se quisermos ter uma chance de manter o aumento da temperatura em níveis administráveis", disse o secretário-geral da entidade, Michel Jarraud, em comunicado.

Gráficos de emissões elaborados por essa agência da Organização das Nações Unidas mostram a elevação constante dos níveis de dióxido de carbono, o principal gás do efeito de estufa, que alcançou 400 partes por milhão (ppm), estabelecendo um novo recorde a cada ano desde que foram iniciados monitoramentos confiáveis, em 1984.

Os níveis de dióxido de carbono alcançaram a média de 397,7 ppm em 2014, mas rapidamente romperam a barreira de 400 ppm no hemisfério norte no início de 2014, e novamente no início de 2015. Logo, 400 ppm será uma realidade permanente, disse Jarraud.

"Isso significa temperaturas mais quentes no mundo, eventos climáticos mais extremos, como ondas de calor e inundações, derretimento de gelo, elevação do nível do mar e aumento da acidez dos oceanos. Isto está acontecendo agora e estamos nos movendo em território desconhecido em uma velocidade assustadora", afirmou.

O aumento nos níveis de dióxido de carbono vem sendo amplificado por níveis mais elevados de vapor de água, que por sua vez foram subindo por causa das emissões de dióxido de carbono, afirmou a WMO.

Níveis dos outros dois principais gases do efeito de estufa produzidos pelo homem, o metano e o óxido nitroso, também continuaram sua inexorável ascensão anual em 2014, chegando a 1.833 partes por bilhão (ppb) e 327,1 ppb, respectivamente. Ambos tiveram seu mais rápido ritmo de aumento em uma década.

O painel de cientistas do clima da ONU estima que as concentrações de dióxido de carbono, metano e óxido nitroso são as mais elevadas em pelo menos 800.000 anos.

Mais de 150 países, liderados pela China e Estados Unidos, os maiores emissores de gases de efeito estufa, divulgaram planos para limitar as emissões de gases do efeito de estufa a partir de 2020.

Mas os planos revelados até agora não irão reduzir as emissões o suficiente para atender a uma meta acordada em 2010 de limitar o aquecimento mundial a menos de 2 ° Celsius em relação aos níveis pré-industriais.

Nova Toyota Hilux teve melhorias importantes

09/11/2015 – Fonte: Automtive Business



Entre as modificações importantes feitas pela Toyota na linha Hilux 2016 está um novo chassi 20% mais rígido e capaz de melhorar a estabilidade, a segurança no asfalto e o desempenho na terra.

Segundo a fabricante, além do uso de materiais de alta resistência houve aumento de três milímetros na espessura de algumas seções do chassi. A aplicação de soldas está 44%

maior. As mudanças feitas na cabine aumentaram o espaço para as pernas de quem vai à frente e também para os joelhos de viaja atrás. O projeto garantiu cinco estrelas na avaliação do Latin NCap.

Nas versões SRV e SRX a nova picape traz assistente de partida em rampas (HAC), que ajuda em terrenos difíceis ou mesmo na cidade. Ele aciona os freios automaticamente nas paradas em subida.

A SRV e a SRX têm também o controle de tração ativo (A-TRC), que previne derrapagens ou desgarradas laterais porque aplica pressão automática nos freios de qualquer uma das quatro rodas que esteja perdendo aderência, ao mesmo tempo em que transmite mais torque à roda oposta.

O bloqueio do diferencial traseiro é de série em todas as versões. Quando ativado ele faz com que as duas rodas traseiras girem na mesma velocidade, evitando que uma delas patine e dificulte o movimento da caminhonete em piso escorregadio.

A versão SRX conta com o assistente de controle de descida (DAC). Em uma ladeira mais íngreme, se o freio motor não for suficiente, o motorista ativa o DAC em um botão no painel e a pressão do freio é enviada automaticamente às quatro rodas. O recurso faz com que a picape desça bem lentamente qualquer pirambeira e o motorista só tem o trabalho de usar o volante para se manter na trilha.

BOA DE DIRIGIR EM QUALQUER TERRENO

Automotive Business avaliou a Hilux 2016 em pequenos trechos de terra e asfalto. As novas suspensões têm mesmo um bom acerto. O eixo rígido traseiro ainda pula um bocado, mas o trabalho feito pela Toyota permite viajar na picape com algum conforto até mesmo em pisos de terra bastante irregulares.

A picape testada era uma SRX com câmbio automático de seis marchas, única transmissão disponível para a nova Hilux por enquanto. Essa caixa permite trocas sequenciais, mas só na alavanca de mudanças.

Pelo preço inicial das versões automáticas (R\$ 162.320 na SR), bem que a Toyota poderia oferecer borboletas para troca de marcha no volante. Mas nem a topo de linha HRX (R\$ 188.120) traz o recurso.

Vale dizer também que as mudanças no modo sequencial são demoradas. De forma geral a Hilux agrada e aqueles que mantiverem a alavanca em Drive vão poder aproveitar as qualidades da picape, o conforto e o bom desempenho propiciado pelo novo motor 2.8 turbodiesel de 177 cavalos.

Esse propulsor tem 6 cv a mais que o 3.0 anterior e 25% mais torque na opção automática (na manual serão 22% a mais). As ultrapassagens em estrada são fáceis e a 120 km/h mal se ouve o motor funcionando ali na frente.



Mudanças na cabine resultaram em mais espaço para os joelhos de quem vai atrás e para as pernas na dianteira. Novo câmbio automático tem seis marchas e permite trocas

sequenciais na alavanca. Caçamba está 0,5 cm mais longa, 2,5 cm mais larga e 3 cm mais alta. Apoio da tampa agora é feito por placas de aço em vez de cabos.

Segundo a Toyota, o consumo para as versões automáticas é de 9 km/l na cidade e de 10,5 km/l na estrada. Com câmbio manual serão 9,3 km/l em uso urbano e 11,2 km/l em rodovia.

EQUIPAMENTOS E VERSÕES

Um confronto entre a cabine dupla SR 2016 (R\$ 162.320) e a SRV 2015 (R\$ 163.500) mostra mudanças importantes em equipamentos. A nova SR tem seis marchas, rodas de 17 polegadas, airbags frontais e de joelho.

Na antiga SRV as rodas eram 16", a transmissão tinha cinco velocidades, as rodas usavam aro 16" e havia airbags frontais apenas. A nova SR traz porta-luvas refrigerado e faróis com nivelamento manual mais Follow Me Home, itens que a SRV antiga não oferecia. No entanto, a SRV 2015 tinha bancos de couro com ajuste elétrico, que não estão na SR 2016.

Já a lista da SRV modelo 2016 (R\$ 177 mil) recebe navegador GPS, TV digital, ar-condicionado automático com saídas para o banco de trás, faróis de neblina, painel de instrumentos colorido e alarme ultrassônico. As rodas têm 17 polegadas.

A topo de linha SRX traz, além desses itens, rodas aro 18", airbags laterais e de cortina, chave presencial com botão de partida, faróis de LEDs com nivelamento automático e luz diurna. A caçamba das versões de cabine dupla está meio centímetro maior (1,525 mm), 2,5 cm mais larga (1,540 mm) e 3 cm mais alta (480 mm). Para aumentar a resistência, o apoio da tampa da caçamba utiliza agora placas de aço em vez de cabos.

No primeiro trimestre de 2016 chega o novo utilitário esportivo Hilux SW4. No segundo trimestre a Toyota passará a oferecer versões da picape com câmbio manual (chassi-cabine, cabine simples e cabine dupla STD).

Embora mais simples, elas trarão de série direção hidráulica com assistência regressiva, ar-condicionado, coluna de direção com regulagem de altura e profundidade, medidor de economia de combustível, aviso sonoro de chave na ignição e luzes acesas, limpador do para-brisa com temporizador e nivelador manual dos faróis.

Vidros com dispositivo antiesmagamento, travas e retrovisores elétricos estão disponíveis a partir da versão SR. Nesta e na nova SRV os vidros trazem função um toque para subida e descida. A SRX oferece essa funcionalidade para os vidros das quatro portas. Um novo motor flex passará a equipar a picape somente na segunda metade do ano que vem.

A Hilux surgiu em 1968 no Japão. De lá para cá foram 16 milhões de unidades vendidas em 180 países. O Brasil soma 380 mil Hilux emplacadas desde os anos 1990.

International suspende produção de caminhões em Canoas

09/11/2015 – Fonte: Automotive Business

Os rumores de que a Navistar pretende fechar até o início de 2016 sua fábrica de caminhões e motores em Canoas, na região metropolitana de Porto Alegre (RS), ganharam mais força esta semana, com a notícia do início do processo de demissão dos 600 empregados da unidade, segundo confirmou ao jornal Diário de Canoas o presidente do sindicato dos metalúrgicos da cidade, Paulo Chintolina.

Em nota, a empresa confirma que "suspendeu temporariamente a produção de caminhões International como forma de ajustar os elevados estoques", mas que segue em operação

a fabricação de motores para a General Motors. "A MWM Motores tem contrato de fornecimento para a GM até fevereiro de 2016", acrescentou a Navistar.

O contrato para a produção dos motores 2.8 Turbodiesel da GM pela MWM foi firmado em julho de 2008, com início das entregas a partir de novembro de 2011, quando foi lançada no mercado brasileiro a nova geração da picape S10 e do SUV Trailblazer.

Em agosto passado, a GM confirmou a Automotive Business que iria encerrar esse acordo no início de 2016 e que pretendia passar a produzir em uma de suas fábricas no Brasil os próprios motores diesel.. No entanto, até o momento a montadora não deu sinais de onde nem como fará esse investimento.

Com o fim da produção de motores já agendada para fevereiro de 2016, a planta de Canoas dependerá exclusivamente da montagem de caminhões para sobreviver, pois todas as outras linhas de motores e o centro de distribuição de peças já foram transferidos para a fábrica da MWM em São Paulo, no bairro de Santo Amaro.

Mas com a atual queda do mercado será difícil continuar produzindo só os dois modelos International na unidade, o pesado 9800i e o semipesado Durastar, que têm baixo volume de demanda.

De janeiro a outubro foram emplacados no País apenas 58 caminhões International, uma expressiva queda de 93,8% em comparação com o mesmo período de 2014, quando os negócios foram sustentados basicamente pelo fornecimento de unidades do Durastar ao Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), em licitação vencida em 2013 que envolveu a venda de 898 veículos.

Com as entregas deste contrato concluídas em junho do ano passado, a produção em Canoas despencou e a Navistar decidiu agora suspender por tempo indeterminado a operação, desligando os empregados relacionados a essa atividade. Segundo a empresa, a montagem dos caminhões será retomada se houver demanda.

Há mais de cinco anos a Navistar busca parcerias com empresas chinesas para viabilizar sua fábrica de caminhões. Segundo fontes, houve negociações com Sinotruk, Foton e JAC. Todas têm planos de construir unidades industriais no Brasil e estão com seus projetos atrasados.

Começar na linha de montagem de Canoas já pronta reduziria o investimento necessário, mas com a retração acentuada do mercado as conversas empacaram, deixando a planta com reduzidas chances de sobrevivência.

A fábrica de motores de Canoas foi comprada da Maxion pela Navistar no início dos anos 2000, que em 2005 adquiriu também a MWM em São Paulo. Desde 1998 o grupo produz caminhões International no País, inicialmente em unidade alugada da Agrale em Caxias do Sul (RS). Em 2002 as vendas domésticas foram interrompidas e o modelo 9800 continuou sendo montado na Serra Gaúcha só para exportações.

A International voltou a vender caminhões no Brasil em 2010, agregando também o semipesado Durastar ao seu curto portfólio, quando anunciou planos de investir na nova fábrica.

Sem recursos para tanto, ajustou as ambições e em 2013 transferiu a produção para a unidade de Canoas, com investimento de R\$ 30 milhões, em uma linha bastante enxuta que monta componentes fabricados fora – mas com nacionalização superior a 60%, índice mínimo exigido pelo BNDES para habilitar os produtos aos financiamentos do Finame.

Brasil assina acordo para exploração de minerais no Atlântico

09/11/2015 – Fonte: DCI

O Serviço Geológico do Brasil (CPRM) assina nesta segunda-feira, 9, um contrato de 15 anos para a exploração de crostas ricas em cobalto, níquel, platina, manganês, tálio e telúrio no Atlântico Sul. O acordo será firmado nesta manhã com a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (Isba), órgão vinculado à Organização das Nações Unidas (ONU), que regulamenta atividades realizadas na área internacional dos oceanos, considerada "patrimônio comum da humanidade".

O contrato autoriza o Brasil a explorar economicamente recursos minerais em uma área de 3 mil km², divididos em 150 blocos em uma região do Oceano Atlântico conhecida como Alto do Rio Grande, localizada em águas internacionais a cerca de 1.500 km do Rio de Janeiro.

De acordo com o CPRM, esse é o primeiro contrato do tipo firmado pela Isba com um país do Hemisfério Sul. Entre os países com autorização para exploração de plataformas oceânicas em águas internacionais estão França, Alemanha, Noruega, Rússia, China, Coreia do Sul e Japão.

Apesar do contrato ser firmado só agora, nos últimos cinco anos o Brasil já investiu cerca de R\$ 60 milhões em pesquisas no Atlântico Sul com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Além disso, desde 2009 foram realizadas diversas expedições ao Alto do Rio Grande para coleta de dados, além de 18 toneladas de amostras geológicas. Para desenvolver o plano de trabalho previsto no contrato, entretanto, serão necessários mais US\$ 11 milhões.

Segundo o CPRM, os primeiros cinco anos do acordo serão dedicados a realização de estudos que servirão de referência para o monitoramento do meio ambiente na região. Duas expedições de levantamento ambiental irão coletar dados geofísicos oceanográficos, amostragem de água, da mineralogia, petrografia, além de realizar estudos geoquímicos na região.

Essas informações serão usadas para o monitoramento ambiental e definição das principais áreas de interesse para exploração mineral. Posteriormente, serão avaliadas as características mineralógicas, estruturais e geomorfológicas das áreas de interesse. Por fim, serão selecionadas áreas para o estudo da viabilidade econômica, ambiental e técnica dos depósitos minerais identificados.

O governo espera que a iniciativa fomente o desenvolvimento científico e a criação de um parque tecnológico capaz de criar novas tecnologias e equipamentos para dar suporte aos trabalhos de pesquisa.

O contrato inclui ainda o compromisso brasileiro em oferecer oportunidades de treinamento para técnicos de países em desenvolvimento. Segundo o CPRM, o projeto envolveu cerca de 80 pesquisadores de diversas instituições e universidades até o momento.

Editorial econômico: A crise da siderurgia e a paralisia econômica

09/11/2015 – Fonte: O Estado de S. Paulo

A recessão nos setores automobilístico, de construção civil e de infraestrutura, bem como a queda estimada em mais de 10% na formação bruta de capital, são fatores determinantes da crise da indústria siderúrgica. O alto nível de endividamento traz maiores dificuldades para grandes companhias, com reflexo sobre o emprego e a atividade econômica e social das regiões onde estão instaladas.

As siderúrgicas são empresas de capital intensivo, muitas de grande porte - entre as 50 maiores do País. Em 2014, o Grupo Gerdau teve receita líquida de R\$ 42,5 bilhões, a Arcelormittal Brasil faturou quase R\$ 18 bilhões, a CSN vendeu R\$ 16,1 bilhões e a Usiminas, R\$ 11,7 bilhões. A presença de unidades fabris dessas companhias em cidades como Charqueadas, Cariacica, Volta Redonda ou Ipatinga - além de Cubatão - é decisiva para o emprego e a renda locais.

As dificuldades do setor não devem ser ignoradas. "As indústrias vivem a pior crise de sua história e não há horizonte de recuperação no curto prazo", disse ao Estado o presidente do Instituto Aço Brasil (IABr), Marco Polo de Mello Lopes.

Operando com 61,3% da capacidade, mais de 10 pontos menos do que a média mundial (71,9%), a indústria siderúrgica brasileira demitiu mais de 11 mil trabalhadores desde meados do ano passado, colocou 1,4 mil em regime de lay-off (suspensão temporária de contrato de trabalho) e outros 4 mil poderão ser dispensados nos próximos meses. Há 20 unidades de produção paralisadas ou desativadas.

Os prejuízos registrados em 2014 persistem, enquanto o endividamento - em reais e dólares - supera os níveis máximos ajustados com os credores. Duas grandes empresas do setor poderão renegociar dívidas bancárias. Quase todas vendem ativos para melhorar a situação patrimonial e reduzir compromissos.

Instalada no século passado, a siderurgia viveu dias de glória com o florescimento da indústria automobilística e o crescimento econômico. Hoje, esgotado o ciclo de consumo, tenta voltar-se para o mercado externo (deve exportar 40% da produção neste ano, segundo o IABr).

Em setembro, a siderurgia brasileira exportou 1,59 milhão de toneladas, mais do que o total de 1,48 milhão de toneladas colocado no mercado interno. Mas tem de enfrentar a concorrência da China, que perdeu dinamismo e cuja indústria também está ociosa. Exauridas as contas públicas, é improvável - e indesejável - um socorro oficial.