

A RETOMADA DO CRESCIMENTO

Comportamento da economia no 1º trimestre indica que o setor de implementos rodoviários pode crescer até 20% em 2010

THE ECONOMIC REBOUND

The economy's behavior in the first quarter of the year reveals that the roadway equipment sector can grow up to 20% in 2010



Um dos termômetros mais seguros da economia brasileira, a indústria de implementos rodoviários retomou a rota do crescimento nos primeiros meses de 2010. Após vivenciar experiências diametralmente opostas em um curto espaço de tempo – o melhor ano de sua história em 2008 e a crise financeira mundial do ano passado – as empresas do setor estão deixando para trás gradualmente as incertezas que marcaram o cenário econômico de 2009. De acordo com os indicadores econômicos mais recentes, a performance da indústria como um todo, neste mês de maio, será a mesma de setembro de 2008 – quando a retração econômica deflagrada nos Estados Unidos restringiu o crédito e as atividades produtivas da chamada economia global.

E o melhor de tudo é que os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) contrariam projeções anteriores segundo as quais o início da recuperação só aconteceria a partir do segundo semestre de 2010. Dados contidos na Pesquisa Industrial Mensal (PIM) do órgão indicavam, no início de abril, que a produção do setor industrial registrou a segunda alta consecutiva em fevereiro ante o mês anterior – aproximando-se do patamar de maio de 2008, na pré-crise financeira

One of the safest measures of the Brazilian economy, the industry of roadway implements had an economic rebound in the first months of 2010. After experiencing staggeringly opposed situations during a short period of time – from its best performance year in 2008 to the world financial crisis last year – companies of the sector are gradually overcoming the uncertainties that marked 2009's economic scenario. According to the most recent economy indicators, the industry's performance as a whole in May 2010 will be equal to that of September 2008 – when the economic shrinkage initiated in the United States limited the credit available and production activity of the so called global economy.

And the best of all is that data from the Brazilian Census Bureau (IBGE) go against previous projections according to which the recovery would only happen as of the second half of the year. Information gathered in the IBGE Monthly Industrial Survey (PIM) report indicated that, in the beginning of April, the industrial sector registered the second consecutive rise in production – for February against the previous month – getting close to the levels of May 2008, just before the world financial crisis. And the numbers



mundial. E os números falam por si. Na comparação com fevereiro de 2009, a expansão foi de 18,4%, a maior variação para o mês nos últimos 19 anos.

Para o economista do IBGE Sílvio Sales, o crescimento da indústria, no último mês de fevereiro – 1,5% em relação a janeiro – foi impulsionado principalmente pelo mercado interno. De acordo com ele, a produção de veículos cresceu muito. “O setor de bens de capital, por exemplo, voltou a ter bom desempenho e registrou aumento de 1,7% no período, refletindo a confiança do empresariado” – explicou. Outro dado alvissareiro para o setor é que os bens não duráveis – mais voltados para o consumo interno e que impediram uma retração maior da economia durante a crise – já alcançaram o máximo de sua produção em fevereiro. Ótima notícia para um segmento que está intimamente relacionado com a circulação de mercadorias.

Ciclo virtuoso

Uma olhada rápida sobre os indicadores econômicos de 2009, aliás, indica que os reflexos da crise global sobre a economia brasileira não foram os mesmos que se abateram sobre a maioria

speaking for themselves. Comparing to February 2009, there was a raise of 18.4%, the largest variation for the month in the last 19 years.

In the opinion of IBGE's economist Sílvio Sales, the industry's growth last February – 1.5% compared to January – was boosted mainly by the domestic market. According to him, the production of vehicles shot up. “The sector of capital goods, for example, went back to having a positive performance and recorded a 1.7% increase in the period, reflecting the trust of entrepreneurs” – he explained. Another cheerful piece of information for the sector is that non-durable goods – more directed to domestic consumption and which prevented a steeper fall of the Brazilian economy during the crisis – already reached their highest production levels in February. Great news for a segment that is closely related to the circulation of goods.

Virtuous cycle

A glimpse into 2009's economic indicators, as a matter of fact, shows that the impact of the global crisis on the Brazilian economy was not the same as felt by most of the countries that were affected.

Um ciclo virtuoso se desenha com cores vivas no horizonte

A virtuous cycle appears with bright colors on the horizon

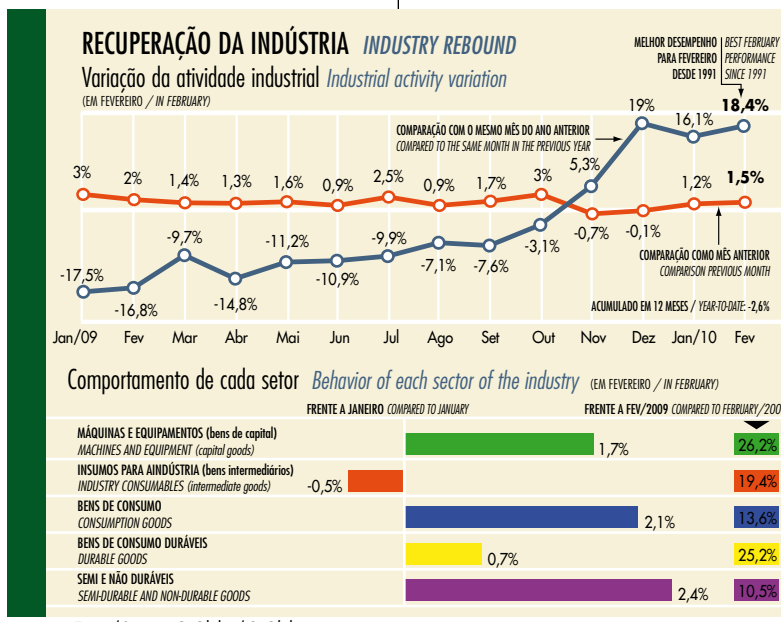


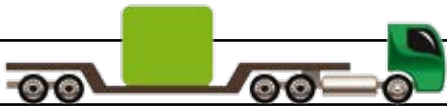
dos países afetados. Guardadas as devidas proporções, as perdas de postos de trabalho ocorridas durante o ano passado começaram a ser recuperadas tão logo o governo interveio em setores estratégicos – disponibilizando crédito notadamente no BNDES, reduzindo IPI e taxas de juros praticadas em programas como o Finame e Pro Caminhoneiro. Além disso, a inflação controlada e os ganhos salariais obtidos pelos trabalhadores – 92% dos dissídios tiveram reajustes iguais ao INPC – garantiram o consumo e as bases de um ciclo virtuoso que se desenha com cores cada vez mais vivas no horizonte.

O início do ano que passou, no entanto, começou cheio de dúvidas e incertezas. Ao contrário do que acontecera em 2008 – quando o setor de implementos rodoviários obteve crescimento recorde de 26,5% – as previsões dos analistas econômicos e das principais instituições financeiras – entre elas o Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial (BRD), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e Comissão Econômica para a América Latina

In due proportions, the actual job losses that occurred last year started to be neutralized as soon as the government stepped into strategic sectors – offering credit, notably through the BNDES, reducing the IPI tax (charged over industrialized products) and interest rates applied by financing programs such as Finame and Pro Caminhoneiro. In addition, with the inflation under control and salary gains for the working class – 92% of the labor disputes were readjusted at INPC (Consumer Price Index) levels – the consumption has been guaranteed, as well as the mainstays of a virtuous cycle that appears with brighter colors on the horizon.

Nevertheless, last year started filled with doubts and uncertainties. Notwithstanding the events of 2008, when the sector of roadway equipment grew a record of 26.5%, the forecasts made by economy experts and the main global finance institutions – including the International Monetary Fund (IMF), the World Bank (IBRD), the Inter-American Development Bank (IDB) and the Economic Commission for Latin America





e Caribe (Cepal) – eram desencontradas e mudavam de dois em dois dias. As previsões domésticas também não chegavam a um acordo. Ao traçar cenários futuros para 2009, o economista e jornalista Carlos Alberto Sardenberg provocou risadas de uma platéia, composta por executivos do setor rodoviário, ao dizer que 2010 seria um ano bom. E ao que tudo indica, suas previsões estão se confirmando.

Antes disso, no entanto, a crise financeira, que contrariou os princípios neoliberais da não intervenção do estado sobre a economia, provocou forte redução nas atividades produtivas em todo o mundo. E no Brasil não foi diferente. Os dados consolidados pela ANFIR sobre o setor – o mais completo levantamento sobre as atividades das empresas de implementos rodoviários – indicaram que em 2009 houve uma queda na produção da ordem de 25,65% na produção de “Reboques e Semirreboques” e de 2,76% na família “Carrocerias sobre Chassis”. A comparação dos números relacionados ao ano passado com 2008 mostra também que apenas os Tanques Inox (+ 3,29%) e os Graneleiros/Carga Seca (+1,21%), Baús de Alumínio Frigorífico (+2,11%) e Tanque (+ 0,73%) experimentaram um tímido crescimento no período.

Recuperação à vista

Os acertos da política econômica praticada pelo governo, no entanto, evitaram o pior. O controle da inflação, os ganhos progressivos do salário mínimo e os programas sociais incorporaram boa parte da população ao consumo e, com isso, a comercialização

EMPLACAMENTOS DO SETOR SECTOR'S LICENSE PLATE REGISTRATIONS

Janeiro a Dezembro de 2009 January to December 2009 (EM UNIDADES / IN UNITS)

REBOQUES E SEMIRREBOQUES TRAILERS AND SEMI-TRAILERS			
FAMÍLIA FAMILY	JAN/DEZ 2008	JAN/DEZ 2009	%
BASCULANTE DUMPER	5918	4536	-23,35
BASE BASE	180	118	-34,44
PORTA CONTEINER CONTAINER TRUCKS	2113	1510	-28,54
BOBINEIRO CABLE REELER TRUCKS	151	33	-78,15
GRANELEIRO/CARGA SECA GRAIN TRUCKS/DRY BULK	20366	13611	-33,17
CANAVIEIRO SUGARCANE TRUCKS	4864	3794	-22,00
BAÚ CARGA GERAL GENERAL CARGO BOX TRUCKS	4841	3622	-25,18
CARREGA TUDO GENERAL CARGO	1422	1011	-28,90
DOLLY DOLLY TRUCKS	1434	1224	-14,64
ESPECIAL SPECIAL PURPOSE TRAILERS	1739	1239	-28,75
TRANSPORTE DE TORAS WOOD TRANSPORTATION TRUCKS	425	530	24,71
BAÚ FRIGORÍFICO REFRIGERATOR TRUCKS	1434	1129	-21,27
BAÚ LONADO CANVAS TRUCKS	2791	1800	-35,51
SILO SILO TRUCKS	940	490	-47,87
TANQUE CARBONO CARBON TANKS	5343	5335	-0,15
TANQUE INOX STAINLESS STEEL TANKS	487	503	3,29
TANQUE ALUMINIO ALUMINUM TANKS	38	24	-36,84
TOTAL	54486	40509	-25,65

CARROCIERIAS SOBRE CHASSIS CAB-OVER-ENGINE			
FAMÍLIA FAMILY	JAN/DEZ 2008	JAN/DEZ 2009	%
GRANELEIRO/CARGA SECA GRAIN TRUCKS/DRY BULK	26286	26604	1,21
BAÚ ALUMÍNIO/FRIGOR. ALUMINUM BOX/REFRIGERATOR	25732	26274	2,11
BAÚ LONADO CANVAS BOX TRUCKS	578	381	-34,08
BASCULANTE DUMPER	11084	10332	-6,78
TANQUE TANKS	1776	1789	0,73
OUTRAS/DIVERSAS OTHERS	11259	9218	-18,13
TOTAL	76715	74598	-2,76

TOTAL GERAL MERCADO INTERNO OVERALL DOMESTIC SALES			
IMPLEMENTOS IMPLEMENTS	JAN/DEZ 2008	JAN/DEZ 2009	%
TOTAL	131201	115107	-12,27

TOTAL GERAL MERCADO EXTERNO OVERALL EXPORT SALES			
TOTAL	JAN/DEZ 2008	JAN/DEZ 2009	%
TOTAL	7087	3163	-55,37

Fonte/Source: Anfir

and the Caribbean (ECLAC) – disagreed among each other and changed every two days. Domestic forecasts followed the trend. While forecasting possible future scenarios for 2009, economist and journalist Carlos Alberto Sardenberg made the audience, comprising top executives of the roadway sector, laugh when he said that 2010 would be a good year. And as it seems, his forecast is very likely to end up being confirmed.

Before that, however, the financial crisis, which went against the neoliberal principles of non-intervention by the state in the economy, led to a strong drop in the production activity worldwide. And that was not different in Brazil.

Data held by the ANFIR about the sector – the most complete survey on the activity of roadway equipment companies – show that, in 2009, there was an approximately 25.65% fall in the production of trailers and semi-trailers, and a 2.76% reduction in the line of cab-over-engine vehicles. Comparing the numbers of last year to those of 2008 also shows that the only (timid) production increases for the period referred to stainless steel tanks (+ 3.29%), grain/dry cargo trucks (+1.21%), aluminum refrigerator trucks (+2.11%) and tanks (+ 0.73%).

Recovery at sight

Nevertheless, the right-doings of the government's economic policy did dodge the worst. Inflation control, progressive minimum salary gains and social programs enabled a wide share of the population to be part of the consumption

Construção e grãos alavancam as vendas do setor

*Civil construction
and grains boost the
sales of the sector*



no mercado interno (-12,7%), que tem mais peso nas atividades do setor, não caiu tanto quanto as exportações. Com a crise econômica, as vendas para o exterior – que em 2008 atingiram a marca de 7.807 unidades – acabariam caindo vertiginosamente 55,37%, com a venda de apenas 3.163 mil equipamentos. Se chegou a entrar para a história como um ano perdido, 2009, no final das contas, não foi tão trágico quanto apregoavam alguns.

E as incertezas que rondavam seu desfecho deram lugar, no início de 2010, a uma série de boas notícias para os setores produtivos da sociedade. A começar pelo desempenho da indústria de implementos rodoviários nos três primeiros meses do ano. Ainda de acordo com as informações contidas no levantamento mensal da ANFIR – “Emplacamentos do Setor – Janeiro a Março de 2010” – o volume de equipamentos emplacados no período – com relação aos mesmos meses do ano passado – cresceu tanto na família de Reboques e Semireboques (+42,86%) quanto no segmento de Carrocerias sobre Chassis (+51,65%).

Alguns modelos de caminhões da família “Reboques e Semireboques” chegaram a registrar aumentos muito expressivos. O tanque inox, por exemplo, teve crescimento da ordem de 350%, enquanto as vendas de baú lonado e de veículos usados no transporte de toras cresceram, respectivamente, 232% e 190%. Outro equipamento bem comercializado foi o baú carga geral: 1.108 equipamentos foram vendidos no primeiro trimestre de 2010 contra 409 em igual período do ano passado. Na família Carrocerias sobre Chassis coube ao baú alumínio/frigorífico o melhor desempenho, com o emplacamento de 8.124 veículos no primeiro trimestre do ano contra 4.336 em igual período de 2009.

Pedra no caminho – O presidente da ANFIR vê com bons olhos a melhora experimentada pela indústria no

market and, thus, the domestic trade (-12.7%) – more important to the sector’s activities – did not fall as much as exports. During the economic crisis, export sales – which totaled 7,807 units in 2008 – plummeted 55.37%, totaling 3,163 vehicles only. 2009 was indeed considered a lost year, but, after all, it was not as tragic a year as some would expect.

And the doubts that hovered round its closing gave way, in the beginning of 2010, to a series of good news for the production sectors of society. Let us begin with the performance of the roadway equipment industry in the first three months of the year. According to information available from the ANFIR monthly survey, plate registrations in January–March 2010, compared to the same period of last year, rose both in the trailer/semi-trailer (+42,86%) and cab-over-engine (+51.65%) segments.

Some models of the trailer/semi-trailer line presented quite impressive jumps. Stainless steel tanks, for instance, grew close to 350%, while sales of sider trucks and vehicles used for wood transportation rose, respectively, 232% and 190%. There were also good results for general cargo trucks: 1,108 units were sold in the first quarter of 2010 against 409 in the same period of last year. In the cab-over-engine line, the best performance was achieved with aluminum/refrigerator trucks, totaling 8,124 plate registrations in the first quarter of the year, against 4,336 in the same period of 2009.

Difficulty ahead – The president of ANFIR is pleased with the rebound experienced by the industry in the



início de 2010, mas aponta um entrave que deve ser removido. De acordo com Rafael Wolf Campos, as fabricantes de implementos rodoviários estão enfrentando problemas no recebimento de financiamentos que afetam o fluxo financeiro das empresas: “Alguns associados sinalizaram até com a possibilidade de iniciar férias coletivas, pois não existe mais espaço físico para guardar produtos fabricados e vendidos que não estão sendo faturados” – advertiu ele.

Apesar dos percalços, o mercado, de acordo com Wolf Campos, pode crescer até 20% como um todo em 2010 – contra os 8% ou 10% de crescimento previstos no início do ano.

“Se o mercado continuar respondendo positivamente como fez no primeiro trimestre deste ano pode ser que o setor venha a apresentar desempenho igual ou superior ao volume de negócios registrados em 2008, que foi o melhor ano da história” – comemora o executivo.

Ainda de acordo com o presidente da Anfir, as linhas de produtos voltados para a construção são as que estão crescendo mais e os equipamentos graneleiros também têm desempenho positivo devido à safra de 130 milhões de grãos esperada. Já com relação ao forte recuo das exportações, que caíram de 7 mil unidades em 2008, para 3,2 mil no ano passado, Campos não projeta uma reação rápida. “Muito embora as vendas para o exterior tenham crescido no primeiro trimestre, a recuperação do mercado externo será mais lenta”, acrescentou.

O cenário, no entanto, é favorável. E o otimismo, que aos poucos vem contagiando os protagonistas do processo produtivo, vem de

EMPLACAMENTOS DO SETOR SECTOR'S LICENSE PLATE REGISTRATIONS

Janeiro a Março de 2010 January to March 2010 (EM UNIDADES / IN UNITS)

REBOQUES E SEMIRREBOQUES TRAILERS AND SEMI-TRAILERS			
FAMÍLIA FAMILY	JAN/DEZ 2009	JAN/MAR 2010	%
BASCULANTE DUMPER	897	1692	88,63
BASE BASE	51	12	-76,47
PORTA CONTEINER CONTAINER TRUCKS	277	506	82,67
BOBINEIRO CABLE REELER TRUCKS	14	2	-85,71
GRANELEIRO/CARGA SECA GRAIN TRUCKS/DRY BULK	2785	3674	31,92
CANAVEIRO SUGARCANE TRUCKS	1101	1154	4,81
BAÚ CARGA GERAL GENERAL CARGO BOX TRUCKS	409	1108	170,90
CARREGA TUDO GENERAL CARGO	224	342	52,68
DOLLY DOLLY TRUCKS	280	295	5,36
ESPECIAL SPECIAL PURPOSE TRAILERS	220	356	61,82
TRANSPORTE DE TORAS WOOD TRANSPORTATION TRUCKS	77	224	190,91
BAÚ FRIGORÍFICO REFRIGERATOR TRUCKS	201	377	87,56
BAÚ LONADO CANVAS TRUCKS	202	672	232,67
SILO SILO TRUCKS	144	197	36,81
TANQUE CARBONO CARBON TANKS	1321	941	-28,77
TANQUE INOX STAINLESS STEEL TANKS	59	266	350,85
TANQUE ALUMÍNIO ALUMINUM TANKS	19	12	-36,84
TOTAL	8281	11830	42,86

CARROCERIAS SOBRE CHASSIS CAB-OVER-ENGINE			
FAMÍLIA FAMILY	JAN/DEZ 2009	JAN/MAR 2010	%
GRANELEIRO/CARGA SECA GRAIN TRUCKS/DRY BULK	4336	8124	87,36
BAÚS ALUMÍNIO/FRIGOR. ALUMINUM BOX/REFRIGERATOR	90	157	74,44
BAÚ LONADO CANVAS BOX TRUCKS	2158	3163	46,57
BASCULANTE DUMPER	297	527	77,44
TANQUE TANKS	2235	2546	13,91
OUTRAS/DIVERSAS OTHERS	14200	21535	51,65
TOTAL			

TOTAL GERAL MERCADO INTERNO OVERALL DOMESTIC SALES			
IMPLEMENTOS IMPLEMENTS	JAN/DEZ 2009	JAN/MAR 2010	%
TOTAL	22481	33365	48,41

Fonte/Source: Anfir

beginning of 2010, however pointing out an obstacle that must be removed. According to Rafael Wolf Campos, roadway equipment manufacturers have been facing problems to receive financed sums, which affect the companies' cash flow: “Some of our members have even signaled a possible shutdown, as they don't have space left to keep products that have already been manufactured and sold, but are yet to be billed” – he said.

In spite of the difficulties, the market, according to Wolf Campos, can grow up to 20% as a whole in 2010 – against the 8% or 10% increase foreseen in the beginning of the year.

“If the market maintains the positive response seen in the first quarter of 2010, the sector can present either an equal or better performance compared to the volume of trade recorded in 2008, which is considered as the best year ever” – said the executive.

Still according to the Anfir president, the product lines directed to civil construction are the fastest growing segment, and grain vehicles also have a positive performance due to the expectation of a 130 million-ton grain harvest. Campos does not expect a quick reaction for the harsh decline in exports, which fell from 7,000 units in 2008 to 3,200 units last year. “Even though sales made to other countries rose in the year's first quarter, the recovery of the foreign market will be slower, he added.

The scenario, however, is favorable. And the optimism that has been finding its way among the

Revista britânica vê economia brasileira decolando

British magazine sees the Brazilian economy taking off



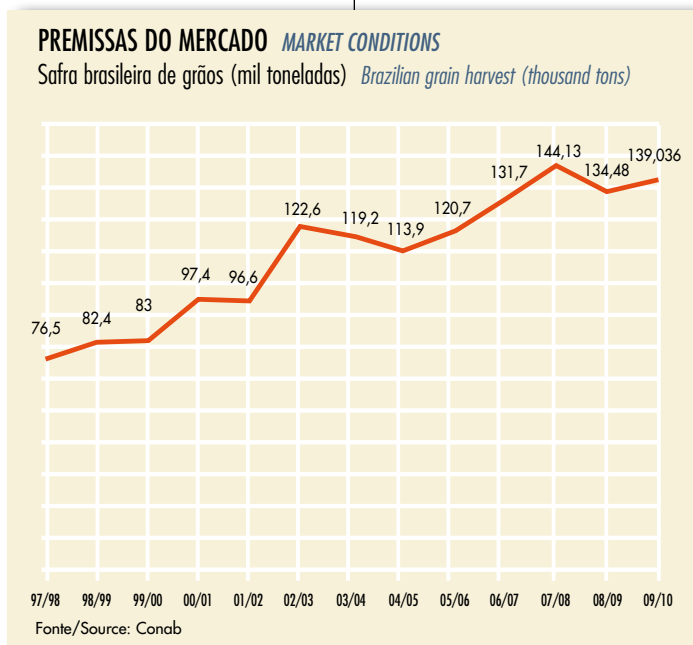
outros indicadores que, inclusive, transcendem nossas fronteiras. Ao contrário do que aconteceu no início de 2009, quando os prognósticos eram os mais desencontrados possíveis, no início do ano em curso os dados disponíveis e as projeções convergem para a recuperação econômica. A começar por nossas projeções domésticas.

A atividade agrícola, por exemplo, é uma delas. Intimamente relacionada com a performance do setor de implementos rodoviários, a safra brasileira de grãos 2009/2010 prevê 139,036 milhões de grãos contra os 134,48 milhões do período anterior (2008/2009). Dados de uma palestra feita por Cesar Pissetti, Diretor Comercial da Randon, em evento promovido pelo Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais Rodoviários e Ferroviários (Simefre), no último mês de março, indicam que o cenário é positivo. “A produção de soja vai crescer 5%, passando de 57,1 milhões de toneladas para 60 milhões de toneladas, no momento em que a China, o maior importador do mundo, vai comprar, em 2010, 38,1 milhões de toneladas do produto” – sublinha.

players of the production sector is due to other indicators that, by the way, come from beyond the country's borders. Unlike what happened in the beginning of 2009, when opinions were as conflicting as they could be, this year all the available data and forecasts point towards the economic rebound. Brazilian projections are the first to state that.

The agricultural activity is a good example. Closely related to the performance of the roadway equipment sector, the Brazilian grain harvest for 2009/2010 foresees 139.036 million tons of grains, compared to 134.48 million in the 2008/2009 season. Data presented by Cesar Pissetti, Randon's Chief Sales Officer, during an event promoted by the Interstate

Syndicate of the Railway and Roadway Material and Equipment Industry (Simefre), in March, point out a positive scenario. “Soybean production will grow 5%, rising from 57.1 million tons to 60 million tons, while China, the world's main soybean importer, should buy, in 2010, 38.1 million tons of the product” – he underscored.





Otimismo além-fronteiras

Ainda no setor agrícola, o progressivo aumento da safra de cana – que terá praticamente duplicado no período 2009/2010 com relação a 2002/2003 – vai potencializar os reflexos deste segmento econômico na cadeia produtiva. “A safra atual vai crescer 7% e o Brasil vai ser responsável por 50% das exportações mundiais de açúcar” – destaca Pissetti no trabalho. Os cenários futuros indicam ainda que o setor sucroalcooleiro precisará expandir 10,07% ao ano até 2014 para atender as demandas interna e externa de açúcar e etanol.

Além disso, lideranças do setor, entre elas, Marcos Jank, presidente da Única – entidade que reúne produtores de álcool em São Paulo – esperam que os Estados Unidos eliminem, este ano, a tarifa de 2,5% incidente sobre as importações de etanol brasileiro. De acordo com Jank, os americanos já reconheceram que o etanol derivado de cana-de-açúcar reduz em 61% as emissões de gases em relação a gasolina, enquanto no combustível alternativo produzido a partir do milho, usado naquele país, a redução é de apenas 21%.

Por fim, o rol de boas notícias sobre a economia brasileira ganhou as páginas da respeitada revista britânica *The Economist*. O relatório especial da publicação que foi às bancas no último mês de março – tendo por tema “O Brasil decola” – afirma que o país pode se tornar uma das cinco maiores economias do mundo no início deste século. Índícios claros de que 2010 vai ser um bom ano não só para o setor, mas para os outros segmentos da economia.

Optimism beyond borders

Still in the agricultural sector, the continuous uptrend of the sugarcane harvest – which will practically double in the 2009/2010 period compared to 2002/2003 – will increase the effects of this economic segment in the production chain. “The current sugarcane harvest will grow 7% and Brazil will be responsible for 50% of the world’s sugar export trade” – highlights Pissetti in his work. Future panorama projections also indicate that the sugar and ethanol sector must rise 10.07% until 2014 in order to meet the domestic and foreign demands of sugar and ethanol.

In addition, top leaders of the sector, including the president of Única – an entity that gathers the ethanol producers of the state of São Paulo – expect the United States to withdraw, this year, the 2.5% tariff charged on the import of Brazilian ethanol. According

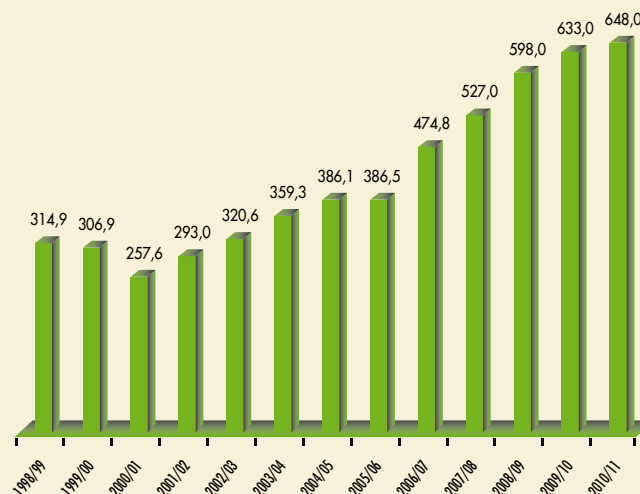
to Marcos Jank, the Americans already acknowledge that sugarcane ethanol reduces 61% of the gas emissions compared to gasoline, while alternative bio-fuels produced from corn and used in that country lead to a gas emission reduction of 21% only.

Last, the list of good news about the Brazilian economy reached the pages of the renowned British magazine “The Economist.” The special report of the magazine, issued in March and which was entitled “Brazil takes off,” says that the country can become one of the largest economies of the world in the beginning of this century. A clear prospect that 2010 will be a good year not only for the roadway equipment sector, but also to other segments of the economy.

PREMISSAS DO MERCADO MARKET CONDITIONS

Moagem de cana-de-açúcar por safra (mil toneladas)

Sugarcane milling per harvest season (thousand tons)



Fonte/Source: Unica

CENÁRIO ECONÔMICO É FAVORÁVEL AO SETOR

Economista faz análise macroeconômica e vê mercado crescendo ao longo de 2010

ECONOMIC PANORAMA IS FAVORABLE TO THE SECTOR

Economist performs macroeconomic analysis and foresees market growth in 2010

Convidado mais uma vez pela ANFIR, o economista Roberto Lanzana, professor da Universidade de São Paulo (USP), demonstrou aos associados da entidade como vai se dar a inserção das atividades da indústria de implementos rodoviários nos contextos doméstico e global da economia – após a crise de crédito que se abateu sobre o mundo. Ao iniciar a palestra, apresentada na última Assembleia Geral da ANFIR, o professor da USP lembrou que o atual quadro econômico é muito mais claro e bem diferente daquele que marcou a retração das atividades produtivas – no último trimestre de 2008 e nos três primeiros meses do ano passado. “A trajetória agora é nítida e aponta a retomada do crescimento do setor principalmente quando confrontamos os dados históricos do PIB e seus reflexos sobre o comportamento do setor de implementos” – sublinhou.

De acordo com o palestrante, a evolução dos negócios das empresas fabricantes de implementos rodoviários vai ser favorável diante da expectativa de crescimento dos investimentos em 2010. Até porque, segundo ele, há uma relação íntima entre o comportamento do PIB e as atividades do setor. “Enquanto em 2008 o Produto Interno Bruto crescia 5,1% e os investimentos do setor evoluíam 34,8%, no ano passado (2009), com a queda de 0,2 do PIB, os recursos alocados no setor caíram 25,2%” – afirmou Lanzana. Já os números mais recentes são alvissareiros, já que, só no primeiro trimestre de 2010, o PIB acumula uma subida da ordem de 7,8%. “Esse percentual corresponde a um aumento de 48,4% para o setor de implementos neste ano” – estimou.

Da leitura dos números disponíveis – notadamente os relacionados à expansão do crédito – depreende-se que a crise no Brasil – ao contrário

Once again a guest invited by the ANFIR, economist Roberto Lanzana, from the University of São Paulo (USP), demonstrated to the entity's members how the activities of the roadway equipment industry will fit the domestic and global economy contexts after the credit crisis that has hit the world. Lanzana, also a lecturer at the USP, began his presentation at ANFIR's last General Meeting by saying that the current economic scenario is much clearer and different from that seen during that time of production shrinkage – in the last quarter of 2008 and the first quarter of last year. “The direction we are heading is clear, and it points toward the sector's growth rebound, especially if compared to historical data regarding the GDP and its effects on the behavior of the roadway equipment sector” – he said.

According to the keynoter, the business evolution of roadway equipment manufacturers will be favorable in the face of the investment increase expected for 2010. Also because there is a close connection between the GDP results and the sector's activities. “While in 2008 Brazil's Gross Domestic Product rose 5.1% and the investments made in the sector increased 34.8%, last year (2009), when the GDP fell 0.2%, the resources engaged in the sector dropped 25.2%” – stated Lanzana. The latest numbers, though, are quite exciting; in the first quarter of 2010, alone, the country's GDP already climbed 7.8%. “This percentage corresponds to a 48.4% increase in the sector of roadway equipment this year” – he estimated.

After analyzing the figures – especially those related to credit expansion – one can infer that the crisis in Brazil, unlike what was seen in developed countries, presented a V shape. And the best of all



do que aconteceu nos países desenvolvidos – assumiu a forma da letra V. E o principal é que a retomada do desenvolvimento que se desenha vai ser uniforme – com os três setores da economia crescendo. De acordo com Lanzana, o segmento de bens de capital, na verdade, pagou a conta em 2009, já que, enquanto a indústria toda caiu 7,4%, as atividades das empresas de implementos rodoviários caíram 20%, duramente afetadas também pela queda de 25,5% das exportações. Para o ano de 2010, no entanto, o cenário é bem diferente. O Banco Central estima que o crédito deve crescer 24% neste ano com o sistema bancário privado voltando a atuar no mercado. Além disso, o crescimento dos gastos públicos, com o PAC e as intervenções voltadas para a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, e a consequente expansão do emprego e da renda, farão com que “a produção industrial, ainda segundo o BC, cresça 8,5%” – disse o economista.

Inversão de papéis

Ainda segundo o economista, a retomada do crescimento após a crise econômica não vai ter contornos diferenciados só no mercado doméstico: a recuperação econômica desta vez, de acordo com ele, não vai ficar na mão dos desenvolvidos como acontecia no passado. No atual contexto, o comando da reativação das atividades produtivas sai das mãos dos Estados Unidos e passa para os emergentes – que estão em melhor situação para crescer. “O costureiro artífice da recuperação, o consumidor americano, está endividado, não há crédito, o desemprego está alto, não há sinal de retomada e o núcleo familiar está reorganizando seus hábitos” – argumentou.

A tendência da troca de papéis na retomada do crescimento global – com os emergentes ocupando o lugar dos desenvolvidos – é irreversível. Na opinião de Lanzana, o Japão, os países europeus e os Estados Unidos aumentaram os gastos públicos de maneira acentuada e este mecanismo não pode ser mantido por muito tempo, já que o déficit público acumulado, em três ou quatro anos, vai depreciar os títulos públicos desses países e ninguém vai comprá-los. “Por isso, as nações desenvolvidas, principalmente as européias, serão obrigadas a fazer ajustes que vão diminuir, de forma acentuada, os gastos; com essa redução, o crescimento dos desenvolvidos será limitado” – assegurou Roberto Lanzana.

is that the development rebound that is expected ahead will be uniform – with growth in the three sectors of the economy. According to Lanzana, the segment of capital goods actually paid its share (da pra mudar essa parte? Ta estranho em ing) in 2009; while the industry as a whole shrank 7.4%, the operations of roadway equipment manufacturers fell 20%, harshly affected by a 25.5% drop in export sales. For 2010, however, the scenario is quite different. The Brazilian Central Bank estimates that credit operations will grow 24% this year, and that the private banking system will return to this market. Still according to the BC, higher public expenses involving the Growth Acceleration Plan (PAC) and the works related to hosting the FIFA World Cup and the Olympic Games, which will cause the employment and income rates to increase, will boost the industrial production by 8.5%” – said the expert.

Switching roles

Lanzana also said that the growth rebound after the crisis will be rather homogeneous in the international market as well: According to him, this time the economic rebound will not be limited to developed countries, as it would be expected in the past. In the current context, the production process reactivation command will leave the hands of the US and move to developing countries, which are in a more favorable position to grow. “American consumers, usually responsible for the economy’s recovery, are in serious debt; there is no credit, unemployment levels are high, there is no sign of rebound, and the family core is reorganizing its habits” – he explained.

The trend of switching roles during the global growth recovery – with developing countries taking the place of the developed – is irreversible. In Lanzana’s opinion, Japan, European countries and the United States have largely increased their public expenses, and such mechanism cannot be supported for a long time because, in three or four years, the government’s accumulated deficit will cause public securities to lose value, and people will no longer be interested in buying them. “That is why developed nations, such as those in Europe, will be required to perform adjustments towards drastic expense cuts; and by doing it, they limit their growth” – stated Roberto Lanzana.

Por outro lado, o potencial de crescimento dos países emergentes está alicerçado na equação pouco endividamento + afluxo de capitais + número de consumidores em expansão. Lanzana alinhou as diversas técnicas usadas pelos países – tanto emergentes quanto desenvolvidos – para expandir seus gastos e tentar reverter a crise. Enquanto a China, por exemplo, investiu em infra-estrutura e cresceu, porque gerou trabalho, renda e poder aquisitivo, os Estados Unidos colocaram o dinheiro em bancos e empresas para evitar que eles quebrassem. “Como não há mercado, os investimentos não aconteceram, não houve produção e quaisquer reflexos positivos na economia” – ilustrou.

Cenários diversos

Os cenários traçados indicam, ainda segundo o professor, que os emergentes, que vão crescer 6% em 2010, vão ter um crescimento de 3% a 4% acima dos desenvolvidos, que devem crescer apenas 2% no período. “Já o crescimento da economia mundial este ano vai ser da ordem de 3%” – projetou Lanzana. O economista alertou que a relação dívida pública/PIB é outro indicador que sinaliza crescimento baixo para os países europeus no biênio 2010/2011. “Quando o euro foi criado dizia-se que a dívida pública não devia ultrapassar 60% do PIB; atualmente, no entanto, todos os países europeus estão acima deste patamar e a Grécia é apenas a ponta de um iceberg que a qualquer momento pode aumentar de tamanho com Portugal e Espanha” – assinalou.

Roberto Lanzana entende que a estratégia brasileira diante da crise – reduzir a carga tributária em setores automotores e da linha branca – foi oportuna e gerou retorno. Já a expansão dos gastos – que contemplou o funcionalismo, salário mínimo, aposentadorias e programas sociais – poderia ter dado mais certo se o governo tivesse priorizado mais os investimentos. Outro mecanismo eficiente foi o formidável aumento do volume de crédito liberado pelos bancos públicos durante o ano passado – Banco do Brasil (+ 32,8%) e Caixa Econômica Federal (+ 56,1%) – em relação a 2008. “É possível afirmar que a economia brasileira, alavancada pelo mercado interno, vai crescer pelo menos 5,5% em 2010 e as atividades do setor de implementos vão crescer algo em torno de 18%”.

In contrast, the growth potential of the developing countries is based on the equation “less debt + capital inflow + increasing number of consumers.” Lanzana mentioned the several techniques used by countries – both developing and developed – to expand their expenses and reverse the crisis. China, for example, invested in infrastructure and grew by creating jobs, income and purchase power; meanwhile, the US placed their money in banks and companies to avoid them to collapse. “Lacking markets, investments were not made, there was no production, or any positive effects on the economy” – he said.

Different scenarios

The scenarios created also reveal, according to the keynoter, that emerging countries that will grow 6% in 2010 will present growth rates 3-4% higher than the developed countries, which are expected to grow 2% only. “The growth of the world economy as a whole will be close to 3%” – estimated Lanzana. The economist highlighted the fact that the ‘public debt/GDP’ ratio is also an indicator of the low levels of growth of the countries in Europe during 2010/2011. “When the Euro was created, it was said that the public debt should never be higher than 60% of the GDP; currently, however, all European countries are above that level, and Greece is just the tip of an iceberg that can increase in size after adding Portugal and Spain” – he said.

Roberto Lanzana believes that the Brazilian strategy against the crisis – reducing taxes in the car making and home appliances industries – was right and paid off. Increasing expenses – which benefited the civil service, minimum wages, retirement pension plans and social programs –, however, could have worked out if the government had given some priority to investments. Another efficient mechanism was the formidable credit volume increase granted last year by public banking institutions – Banco do Brasil (+ 32.8%) and CEF, the Federal Savings Bank (+ 56.1%) –, compared to 2008. “We can say that the Brazilian economy, boosted by the domestic market, will grow 5.5% in 2010, and the activities of the roadway equipment sector will jump close to 18%.”

FINAME VAI EXPLODIR EM 2010

Redução da taxa de juros até dezembro impulsiona o Programa Procaminhoneiro

FINAME WILL BOOM IN 2010

Interest rate reduction until December boost the Procaminhoneiro program



Paulo Sodré – Chefe do Depto. de Credenciamento e Financiamento a Maq. e Equip. do BNDES
Head of the BNDES Equipment Accreditation and Financing Department

Braço direito do governo no enfrentamento da recente crise financeira mundial, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vem cumprindo à risca sua função de financiar os setores mais produtivos da indústria nacional. Melhor exemplo foi a prorrogação das taxas de juros cobradas nos financiamentos do programa Procaminhoneiro. Reduzidos em setembro de 2009 de 13% para 4,5% ao ano, esses custos, prorrogados até o próximo mês de dezembro, integram uma saudável equação cujos outros termos são o caminhão e as otimistas projeções econômicas para 2010. “Empresas que não vinham aqui há 20 anos trouxeram para cá investimentos que estavam previstos para o biênio 2012/2013” – assinala o chefe do Departamento de Credenciamento e Financiamento a Máquinas e Equipamentos do BNDES, Paulo Sodré.

Os números disponíveis falam por si. Atualmente, 90% de todos os caminhões comercializados no país têm a chancela do Finame (juros de 7% ao ano) e do Procaminhoneiro. Com um universo estimado entre 600 mil a 700 mil transportadores autônomos, Sodré sustenta que o Finame vai explodir em 2010. “Nos três primeiros meses do ano, as operações aprovadas envolveram R\$ 1.579 bilhões contra R\$ 1.157 bilhões disponibilizados ao mercado ao longo de todo o ano de 2009.

The government's right hand in tackling the recent financial world crisis, the Brazilian National Economic and Social Development Bank (BNDES) has been following to the letter its role of financing the most productive sectors of the country's industry. The best example was the term extension for lower interest rates used to finance the Pro Caminhoneiro (Pro Trucker) program. Lowered in September 2009 from 13% to 4.5% a year, these figures, maintained until next December, integrate a beneficial equation whose other terms are the truck itself and the optimistic economic projections for 2010. “Companies that would not come here in the last 20 years brought investments that were expected for 2012/2013 only” – says the head of the BNDES Equipment Accreditation and Financing Department, Paulo Sodré.

The available numbers speak for themselves. Currently, 90% of all trucks traded in the country have the Finame (7% a.a. interest rate) and the Pro Caminhoneiro seals. In a universe estimated between 600,000 and 700,000 self-employed truckers, Sodré believes that the Finame will boom in 2010. “In the first three months of the year, approved operations totaled R\$ 1.579 bn against R\$ 1.157 bn offered to the market during 2009.”



A evolução do número das operações aprovadas nos três primeiros meses de 2010 – 9.192 – também salta aos olhos quando o número é confrontado com as transações efetivadas não só durante todo o ano passado – 6.737 –, mas nos exercícios anteriores. Em um único dia de trabalho, no último mês de março, só na parte da manhã, o sistema Finame – incluindo o Pro Caminhoneiro – havia aprovado 4.360 operações, das quais 60% destinadas ao financiamento de caminhões semirreboque.

A curva ascendente do Banco, aliás, também impressiona quando os indicadores refletem o sistema como um todo. Desde o 1º trimestre de 2009 – quando R\$ 4 bilhões 206 foram desembolsados – as liberações vêm crescendo significativamente, tendo atingido R\$ 7 bilhões 105 no último trimestre do ano passado e R\$ 9 bilhões 665 nos três primeiros meses de 2010.

Na opinião do chefe do Departamento de Credenciamento e Financiamento a Máquinas e Equipamentos do BNDES, a procura pelos financiamentos aumenta também na medida em que entidades como a ANFIR, Anfavea e Fenabreve – bem articuladas e acostumadas a dar suporte aos afiliados – contribuem com a divulgação dos programas. “Não se tem ideia de como o Brasil é grande e heterogêneo e, por isso, a informação é fundamental para dirimir dúvidas e facilitar o acesso do caminhoneiro aos agentes financeiros” – sublinhou o Paulo Sodré.

O executivo assinalou que a função social do Banco entrou em cena quando o crédito acabou e a meta da instituição, agora, é não só a geração de emprego, mas, principalmente, sua manutenção. “Já no último trimestre de 2009, as empresas da indústria de equipamentos, que eventualmente haviam demitido durante a crise, traziam de volta seus funcionários e voltavam a trabalhar com três turnos”. Sodré não vê perigo no horizonte. “A economia tem gás e todos os indicadores deixam entrever que estamos saindo da crise” – concluiu.

The evolution of such operations, which were approved in the first quarter of 2010 – R\$9,192 –, also stands out when the figure is compared to transactions made not only in 2009 – R\$6,737 – but in previous years, as well. In a single day of work, last March, most precisely in the morning, the Finame

system – including the Pro Caminhoneiro program – approved 4,360 operations, out of which 60% were directed to finance the purchase of semi-trailers.

The BNDES bank's positive curve, as a matter of fact, is also impressive because its indicators reflect the system as a whole. As of the first quarter of 2009 – when R\$ 4.206 billion were spent – the sums granted have increased significantly, totaling R\$ 7.105 billion in the last quarter of 2009, and R\$

9.665 billion in the first three months of 2010.

In the opinion of the chief of the BNDES Equipment Accreditation and Financing Department, the search for financing also rises to the extent that entities such as Anfir, Anfavea and Fenabreve – highly articulated and experienced in supporting their members – contribute to the publicity of the programs. “People don't realize how big and diversified Brazil is and, because of that, information is crucial to dispel doubts and facilitate the access of truck drivers to financing agents” – underscored Paulo Sodré.

The executive pointed out that the bank's social role entered the scene at the moment when credit was unavailable, and now the institution's goal is not only generating employment, but also maintaining it. “Already in the last quarter of 2009, companies of the road equipment industry, which had occasionally cut employees during the crisis, hired these people back to work in three different shifts.” Sodré does not see danger on the horizon. “The economy has strength and all indicators afford a glimpse into our making a way out of the crisis” – he concluded.

