

# TEXTO PARA DISCUSSÃO



*Indústria Automobilística Brasileira:  
Conjuntura Recente e Estratégias de  
Desenvolvimento.*

*Silvio A. Ferraz Cario  
Carla Cristina Rosa de Almeida*

**N° 01/2006**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
Campus Universitário – Trindade  
CEP 88049-970 – Florianópolis – Santa Catarina  
Tel.: (48) 3331.9458 – Fax.: (48) 3331.9776**

# **INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: CONJUNTURA RECENTE E ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO**

Prof. Dr. Silvio Antonio Ferraz Cario  
Carla Cristina Rosa de Almeida

## **Resumo**

A estratégia da indústria automobilística internacional de investir nos mercados emergentes coincidiu com a política nacional de abertura econômica e de atração dos investimentos diretos externos dos anos 90, gerando o processo de reestruturação da indústria automobilística brasileira. Nesse processo, o papel do Estado assumiu relevância não apenas nas políticas regulatórias e macroeconômicas, mas também nas políticas setoriais e condutas estratégicas, implementadas através das Câmaras Setoriais, do Regime Automotivo, das alterações nas tarifas de importações e no IPI sobre os veículos, com reflexo na especialização produtiva e no desempenho exportador. Concomitante a esse processo, as empresas passam a adotar a estratégia de produzir veículos de menor porte, tornando o país referência mundial dessa produção, aumentando as escalas técnicas e as capacitações da força de trabalho local, colocando o país como o 10º maior produtor mundial.

## **1 Introdução**

As mudanças ocorridas na década de 90 se deram pelo acirramento da concorrência e pela saturação dos mercados dos países desenvolvidos, que culminaram no aumento da capacidade ociosa e na queda da rentabilidade do setor. Esses fatores geraram uma reestruturação produtiva caracterizada: (i) pela intensa globalização dessa indústria, com aumento dos fluxos de investimentos externos diretos (IED); (ii) pelo aumento da concentração produtiva, especialmente via fusões e aquisições (F&A); e (iii) pelos esforços em termos de desenvolvimento de produto com o objetivo de dinamizar a demanda.

Nesse particular, as estratégias das empresas conferem uma postura diferenciada entre as mesmas, o que também se refere à escolha dos mercados, ao papel das exportações e às características das atividades de desenvolvimento de produto. Nesse processo, a maior taxa de crescimento das vendas nos países emergentes, se comparadas com a saturação dos países centrais, tem induzido uma redistribuição geográfica da produção em favor desses países. Simultaneamente, a manutenção de barreiras não tarifárias e as medidas governamentais de incentivos para a atração desses investimentos, bem como a estratégia de maior proximidade geográfica para facilitar a adaptação dos produtos às preferências do mercado local, mostraram-se fundamentais para a escolha dos mercados alvos dos investimentos<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> No caso dos IED, as montadoras européias e norte-americanas têm investido mais intensamente na Europa e na América Latina, mercados nos quais essas empresas já possuem uma posição madura. Por sua vez, as

A estratégia de investir nos mercados emergentes coincidiu com a política nacional de abertura econômica e de atração dos IED dos anos 90, gerando o processo de reestruturação que alterou a configuração da indústria automobilística nacional. No intuito de apresentar a evolução dessa indústria nesse período até os dias atuais, este artigo está dividido em quatro seções, sendo que, nesta 1ª. Seção, apresenta-se o objetivo do texto; na 2ª. Seção, caracteriza-se a indústria em estudo diante do período da abertura comercial e recuperação da demanda, entre 1990 e 1994, bem como do período da retomada dos investimentos e desempenho recente, entre 1995 e 2005; na 3ª. seção, apontam-se as principais ações empresariais recentes, impasses e perspectivas dessa indústria; e na seção 4, tem-se as conclusões.

## **2 Indústria automobilística brasileira: evolução recente e estratégias de desenvolvimento**

### *2.1 Abertura Comercial e Recuperação da Demanda: 1990/1994*

Depois de um longo período de estagnação do mercado interno e baixos investimentos, a indústria automobilística nacional adentrou a década de 90 com sérios problemas de competitividade em relação ao padrão internacional. A fabricação era fortemente baseada na produção em massa, com altos níveis de estoque e retrabalho pós-linha, além da baixa escala de produção. A produtividade e a qualidade dos veículos nacionais eram extremamente baixas e a defasagem tecnológica e de mão-de-obra eram os principais fatores que originavam esses problemas. Ademais, os baixos índices de robotização e de automação, o baixo nível da educação básica da força de trabalho e a alta hierarquização dentro das empresas dificultaram a prática de novas técnicas de trabalho, como também a falta de confiança entre os operadores e a gerência e a ausência de trabalho em grupo impediram o sucesso das novas formas de organização da produção (FERRO, 1992; 1994).

No mercado interno, a indústria deparava-se, por um lado, com a recessão e a inflação descontrolada e, por outro, com a transição para uma economia aberta. A aceleração dos reajustes dos preços dos veículos, o aumento das restrições de financiamento e a proibição de novos consórcios, desde 1990, contribuíram para o fraco desempenho das vendas até 1992 (QUADROS *et.al.*, 2000). Em virtude da preocupação quanto ao futuro da produção doméstica e da capacidade desse setor em gerar déficits comerciais, optou-se por um processo de abertura lento.

A produção doméstica de automóveis começou a recuperar-se a partir de 1992, com aumento de 15% em relação a 1991, num primeiro momento, devido ao reaquecimento da demanda argentina e ao início do processo de integração comercial com esse país. Em decorrência, o Acordo de Complementação Econômica firmado entre o Brasil e a Argentina<sup>2</sup> instituiu cotas de intercâmbio de veículos e componentes entre esses dois países, sendo que, apesar das limitações das cotas de intercâmbio de veículos montados (10 mil unidades em 1991, 18 mil em 1994, 25,7 mil em 1993 e 38 mil em 1994), o acordo aumentou a flexibilidade do comércio de componentes intra-empresa, estimulando a importação, pelas montadoras argentinas, de *Complete Knocked Down* - CKDs (veículos desmontados) brasileiros, principalmente de veículos de pequeno e médio porte. Assim,

---

japonesas têm aprofundado sua estratégia de globalização, iniciada nos anos 80, de estabelecer pólos produtivos na Europa e América do Norte (CARVALHO, 2003).

<sup>2</sup> ACE 14 de 15/03/1991, Decreto nº5.716.

resolveu-se o problema de falta de capacidade produtiva argentina sem necessidade de aumentar os investimentos e, ainda, aumentou a montagem de veículos naquele país (QUADROS *et.al.*, 2000).

As exportações brasileiras de automóveis para a Argentina aumentaram em 131% no ano de 1992 em relação ao ano anterior. Isso significou 175.970 unidades exportadas para esse país, que representaram 21% do total produzido e 72% das exportações totais desse ano (TIGRE *et. al.*, 1999). Entretanto, a dinamização das vendas somente se recuperou a partir de 1993, quando se firmou o segundo Acordo Automotivo<sup>3</sup>, que estipulou redução adicional de 10% nos preços dos veículos, porém, beneficiando principalmente a redução dos impostos dos veículos de até 1.000 cilindradas, com o intuito de aumentar a demanda do ‘carro popular’, além de estabelecer o aumento dos prazos para consórcios e de financiamento para compra de autoveículos em geral. Sendo assim, em 1993 as vendas cresceram 51,4% em relação a 1992, conforme a Tabela 1, sendo que a participação dos veículos de motor 1.0 nas vendas domésticas, que correspondia a 4,3% em 1990, em 1994 estava em torno de 45% (ANFAVEA, 2004).

Tabela 1: Exportações, Importações, Produção e Vendas de Autoveículos – Brasil, 1990/2005

Ano	(unidades)													
	Automóveis e com. Leves		Total de autoveículos		Var. % total autov. (ano-1)		Autoveículos		Automóveis e Veíc. Com. Leves		Total autoveículos		Var total autov (ano-1)	
	X	M	X	M	X	M	X/ Prod (%)	M/ Vendas (%)	Prod.	Vendas	Prod.	Vendas	Prod.	Vendas
1990	173956	115	187311	115	nd	nd	20,48	0,02	847838	661337	914466	712741	nd	nd
1991	180435	19837	193148	19837	3,12	17149,57	20,11	2,51	887912	732444	960219	790773	5,00	10,95
1992	323809	23691	341900	23691	77,01	19,43	31,84	3,10	1017550	724651	1073861	764016	11,84	-3,38
1993	312520	69078	331522	69698	-3,04	194,20	23,83	6,16	1324665	1081386	1391435	1131165	29,57	48,06
1994	354811	184358	377627	188580	13,91	170,57	23,88	13,51	1499817	1330459	1581389	1395403	13,65	23,36
1995	248210	364748	263044	369048	-30,34	95,70	16,15	21,35	1536866	1652278	1629008	1728380	3,01	23,86
1996	282516	219515	296273	224005	12,63	-39,30	16,42	12,94	1738273	1673136	1804328	1730788	10,76	0,14
1997	397359	299818	416872	303215	40,71	35,36	20,14	15,60	1984403	1873665	2069703	1943458	14,71	12,29
1998	379531	343833	400244	347215	-3,99	14,51	25,23	22,62	1501060	1466423	1586291	1534952	-23,36	-21,02
1999	261813	174974	274799	178738	-31,34	-48,52	20,25	14,22	1286503	1195609	1356714	1256953	-14,47	-18,11
2000	355978	166537	371299	174178	35,12	-2,55	21,95	11,69	1596882	1403833	1691240	1489481	24,66	18,50
2001	377190	175255	390854	178316	5,27	2,38	21,51	11,14	1716522	1511187	1817116	1601282	7,44	7,51
2002	412175	113004	424415	115244	8,59	-35,37	23,69	7,79	1700146	1396157	1791530	1478619	-1,41	-7,66
2003	512634	72093	534745	73803	26,00	-35,96	29,27	5,17	1721110	1346330	1827038	1428610	1,98	-3,38
2004	604.07	59581	642274	61722	20,11	-16,37	29,05	3,91	2074945	1478118	2210741	1578775	21,00	10,51
2005*	839836	85146	897079	88126	39,67	42,78	36,65	5,14	2296288	1618940	2447636	1714644	10,72	8,61
jan-fev 06**	121317	6678	127397	6966	10,9	24,2	32,07	2,67	378353	247138	397284	260771	10,7	17,70

<sup>3</sup> O primeiro Acordo Automotivo, definido pelas Câmaras Setoriais (CS's) em 1992, já havia estipulado uma diminuição de 22% nos preços dos automóveis e veículos comerciais leves, a partir da redução de impostos (em 6% do IPI e do ICMS) e da redução das margens de lucro das montadoras (-4,5%), das autopeças (3%) e das concessionárias (-2,5%).

Notas: Os autoveículos englobam automóveis, utilitários, caminhões e ônibus. As exportações e importações e os dados para a produção de jan/fev de 2006 consideram, também, os veículos CKDs. A variação para jan/fev de 2006 corresponde a variação em relação ao mesmo período do ano anterior.

Fonte: ANFAVEA, 2004, \*2005 e \*\*2006.

Por outro lado, as alíquotas de proteção menores, juntamente com o aquecimento da demanda doméstica, aumentaram a participação dos veículos importados na frota nacional e a defasagem dos modelos domésticos foi ressaltada tornando os importados altamente atraentes. As importações, que eram praticamente inexistentes até 1990, em 1994 representaram 13,4% do total das vendas internas de autoveículos, com um déficit na balança comercial equivalente a US\$ 379 milhões. No entanto, durante esse período, a participação dos veículos de pequeno porte nas importações foi restrita, atingindo 2% em 1994 (ANFAVEA, 2004).

A ameaça das importações, somada à expansão do mercado doméstico, direcionaram as empresas a promoverem a modernização das suas linhas de produtos. Com a finalidade de aproveitar a redução dos impostos, muitas empresas passaram a se especializar na produção de veículos compactos. Mesmo aquelas empresas que tiveram mais dificuldades com as adaptações foram induzidas a realizar modificações nos modelos para não perder faixa de mercado. Por sua vez, as montadoras passaram a aumentar suas importações, trazendo de suas matrizes (ou de outras subsidiárias) os modelos não produzidos domesticamente e até mesmo aqueles produzidos com baixa escala produtiva, ampliando o grau de especialização de suas plantas e aumentando suas economias de escala (QUADROS *et.al.*, 2000).

## 2.2 Retomada dos investimentos e Desempenho Recente: 1995/2005

Na segunda metade da década, a retomada dos investimentos e a dinamização da demanda estiveram relacionadas com as políticas setoriais, como o Regime Automotivo Brasileiro (RAB), que vigorou de dezembro de 1995 até fins de 1999, assim como da integração comercial com a Argentina. As tarifas especiais de importação do RAB permitiram que as montadoras já instaladas aprofundassem a estratégia de combinar a produção doméstica com importações intra-firma, no sentido de aumentar as economias de escala<sup>4</sup>. Os aumentos de economia de escala também estiveram vinculados à especialização produtiva regional, a partir da integração produtiva com a Argentina, que contribuiu para aumentar consideravelmente o comércio intra-bloco e resolver os problemas de baixa escala produtiva. (TIGRE *et. al.*, 1999).

A partir da adoção do RAB e do crescimento da demanda pós-Plano Real, os investimentos aumentaram significativamente. O auge dos investimentos compreendeu o período de ampliação e criação da capacidade produtiva, entre 1995/98, no qual a média anual foi quatro vezes maior do que a verificada na década de 80. De acordo com a Tabela 2, a média anual entre esses anos foi de US\$ 2.120 milhões. Mesmo após 1998, ano em que houve queda nas vendas, a média anual dos investimentos continuou acima da década de 80, em cerca de US\$ 1,368 milhões no período 1999/03. Porém, em 2003, os investimentos totalizaram US\$ 673 milhões, representando uma diminuição de 31,05% em relação ao ano anterior.

Por sua vez, o faturamento da indústria automobilística teve um comportamento semelhante ao dos investimentos. Na segunda metade da década de 1990, a média anual do faturamento foi superior à verificada na primeira metade desta, atingindo, entre 1995/98,

---

<sup>4</sup> A subida unilateral das tarifas de importação de veículos para 70% em março de 1995 facilitou a entrada de produtos provenientes da indústria argentina em relação às importações de outros países.

uma média anual de US\$ 17,97 milhões. A ligeira queda no faturamento entre 1999/03 (média de US\$ 16,22 milhões) deveu-se, sobretudo, ao aumento da capacidade ociosa nesse período, todavia, em termos de participação no PIB industrial, essa indústria manteve em todo o período uma média equivalente a 10,6%, e em 2003 o faturamento foi 12,95% superior ao ano anterior, em grande monta, devido ao aumento da produção.

Tabela 2: Investimento e Faturamento da Indústria Automobilística – Brasil, 1980/2003  
(US\$ milhões)

(Média anual)	Déc 1980	1990/94	1995/98	1999/03	Déc 1990	1990/03	2002	2003	Var (%) 2003/02
Investimento	508,8	931,8	2120	1.368	1493	1427.14	976	673	-31,05
Faturamento	10.6857	12.0322	17.97525	16.2238	14.7483	15.2272	13.867	15663	12,95

Notas: Preços reais de 2003.

Fonte: ANFAVEA, 2004.

Ao mesmo tempo, os investimentos em modernização das plantas industriais e a introdução dos novos processos produtivos e organizacionais aumentaram de forma expressiva a produtividade da indústria de autoveículos. Dentre os principais fatores que aumentaram a produtividade dessa indústria nos anos 90, tem-se a automatização da produção, a estratégia de *outsourcing* e a mudança na gestão da produção. O aumento da escala produtiva e a redução no número de modelos produzidos permitiram aprofundar o grau de automação do processo de produção, bem como a introdução de novas técnicas (*just in time, kaban, etc.*) intensificou o ritmo de trabalho e reduziu o tempo ocioso das máquinas e operários. Por sua vez, a terceirização passou a incorporar mais que apenas a prestação de serviços, após o início da utilização dos sistemas de módulos (TIGRE *et. al.*, 1999).

Dessa forma, enquanto em 1990 a produtividade da indústria automobilística era igual a 7,79 unidades produzidas por pessoa empregada, em 2004 estava em torno de 24,8. Assim como em outros setores, o aumento da produtividade foi acompanhado de uma retração na quantidade de postos de trabalho na indústria automobilística. Em 1997, ano do auge da produção, o número de empregados dessa indústria (104.941) era inferior ao verificado no ano de 1990 (117.396), refletindo a retração do emprego entre 1990/94, que apresentou uma variação negativa de 1,8% ao ano. Segue-se a redução anual de pessoal de 0,9% no período de 1995/05, conforme a Tabela 3, cuja perda de postos de trabalho ocorre, em grande movimento, relacionada a postos de trabalho ligados a linhas de montagem.

Tabela 3: Emprego e Produtividade na Indústria Automobilística – Brasil, 1977/2005

	1977	1987	1990	Média anual 1990/94	1997	Média anual 1995/2005	2004	2005**	Taxa méd. var. anual %	
									1990/94	1995/05
Pessoal ocupado (pessoas) [A]	111.514	113.474	117.396	109.272	104.941	90.939	88.697	94.206	-1,8	-0,9
Prod. Autov (unidades) [B]	921.193	920.071	914.466	1.184.274	2.069.703	1.719.052	2.210.741	2.447.636	11,6	3,8
Produtividade (B/A)	8,26	8,11	7,79	10,84	19,72	18,90	24,92	25,98	14	5

Notas: \*Número de contratos firmados com as empresas associadas à Anfafea em dezembro de cada ano.

Fonte: ANFAVEA, 2004 e \*\*2005.

Em termos de localização geográfica dos investimentos, durante a década de 90 observou-se uma maior participação dos mesmos fora da região Sudeste, se comparados aos ciclos de inversões anteriores, fortemente concentrados em São Paulo e Minas Gerais, segundo o Quadro 1. Após 1997, a desconcentração produtiva, estimulada especialmente pelo RAB e a guerra fiscal, levou à instalação de grande parte das novas plantas nas regiões menos desenvolvidas – Ford na Bahia e Mitsubish em Goiás, ainda que São Paulo continuasse a ser a unidade federativa receptora de maior montante de investimentos (NAJBERG e PUGA, 2003)<sup>5</sup>.

Esse movimento de desconcentração da produção também englobou a transferência de muitas empresas da indústria de autopeças e a instalação de novas plantas para o interior do Estado de São Paulo, como a Honda, a Toyota e a Volkswagen. Destaca-se, ainda, a instalação dos condomínios industriais, contando com a presença de fornecedores diretos localizados na área da fábrica da Volkswagen e da PSA no Rio de Janeiro e da General Motors no Rio Grande do Sul. Atualmente, encontram-se instaladas no país 18 produtoras de autoveículos que possuem um total de 35 plantas industriais construídas, considerando montadoras de autoveículos, fábricas de motores e centro de provas, das quais 22 foram inauguradas entre 1997 e 2002. Logo, os investimentos no período ampliaram significativamente a capacidade produtiva da indústria automobilística local, que em 2003 estava por volta de 3,2 milhões (LAPLANE e SARTI, 2004).

Em 1997, a produção ultrapassou dois milhões de unidades de autoveículos, com as vendas aproximando-se desse valor, como pode ser verificado na Tabela 1. Contudo, os dois anos que se seguiram ao ano recorde em quantidade de autoveículos produzidos no país foram desfavoráveis para a indústria automobilística, pois o arrocho monetário que antecedeu e sucedeu a desvalorização cambial desencadeou a retração das vendas de autoveículos em 21% em 1998 e 18% em 1999. Conseqüentemente, a produção teve uma queda de 23% e 14%, respectivamente, nesses anos. A ampliação da capacidade produtiva após 1996, seguida da brusca queda da demanda em 1998, aumentou significativamente a capacidade ociosa indesejada dessa indústria, pressionando os custos de produção e reduzindo a competitividade. Em 2000, a capacidade ociosa atingiu o nível de 52,2% (SARTI, 2002), que foi acima da média mundial, em torno de 25-30%, já considerada alta. A pouca inserção do país nos mercados desenvolvidos, somada à queda da demanda Argentina a partir de 1999, impossibilitaram o escoamento da produção para o mercado externo.

Quadro 1: Relação das Principais Montadoras Instaladas no Brasil por Tipo de Produto e Localização, 1996-2001

Empresa	Produto	Localização
Primeira Onda de Expansão (até a década de 70)		
Ford	automóveis, com. leves, caminhões desativada motores	São Bernardo do Campo – SP São Paulo-SP Taubaté-SP
GM	automóveis com. leves, motores e CKDs para exportação	São Caetano do Sul - SP São José dos Campos-SP
VW	automóveis, com. leves automóveis	São Bernardo do Campo - SP Taubaté-SP
DaimlerChrysler	caminhões, ônibus e agregados peças e pós-vendas	São Bernardo do Campo – SP Campinas-SP

<sup>5</sup> A Hyundai Montadora de Veículos anunciou o início da operação de testes de produção em setembro de 2006 em unidade produtiva em Anápolis-GO (AUTODATA, 15/03/06).

Toyota <sup>a</sup>	com. leves	São Bernardo do Campo – SP	
Scania	caminhões, ônibus e motores	São Bernardo do Campo – SP	
Fiat	automóveis e com. leves	Betim-MG	
Volvo	caminhões, ônibus, motores e cabines	Curitiba-MG	
Segunda Onda de Expansão (a partir de 1996)			
Empresa	Produto	Localização	Data
Chrysler <sup>b</sup>	comerciais leves	Campo Largo-PR	1998
DaimlerChrysler	automóveis	Juiz de Fora-MG	1999
Fiat	motores	Betim-MG	2000
Fiat/Iveco	com. leves, caminhões e ônibus	Sete Lagoas-MG	2000
Ford	automóveis e com. leves	Camçari-BA	2001
General Motors	componentes	Mogi das Cruzes-SP	1999
General Motors	automóveis	Gravataí-RS	2000
Honda	automóveis	Sumaré-SP	1997
Internacional <sup>c</sup>	caminhões	Caxias do Sul-RS	1998
Iveco	motores	Sete Lagoas-MG	2000
Iveco Fiat	com. leves e caminhões (Fiat/Iveco) e ônibus (Iveco)	Sete Lagoas-MG	2001
Land Rover	com. leves	São Bernardo do Campo-SP	1998
MMC/Mitsubishi	com. leves	Catalão-GO	1998
Nissan <sup>d</sup>	com. leves (Renault-Nissan)	São José dos Pinhais-PR	2001
PSA	motores automóveis, com. leves e caminhões	Porto Real-RJ Porto Real-RJ	2001
Renault	motores automóveis, com. leves e caminhões	São José dos Pinhais-PR (3 unidades produtivas)	1998
Toyota	automóveis	Indaiatuba-SP	1998
VW	motores	São Carlos-SP	1996
VW	caminhões e ônibus	Resende-RJ	1996
VW - Audi	automóveis e com. leves	São José dos Pinhais-PR	1999
Volvo (ampliação)	caminhões, cabines e ônibus	Curitiba-PR	1997,1999 e 2000

Notas: <sup>a</sup> Em 2001, essa unidade passou a produzir apenas peças.

<sup>b</sup> Produção desativada em 2001.

<sup>c</sup> A produção é realizada na unidade produtiva da Agrale.

<sup>d</sup> Produção na Fábrica Ciba Veículos Utilitários – Renault - São José dos Pinhais-PR.

Fonte: CONSONI, 2004 e ANFAVEA, 2004.

Nos anos de 2000, houve crescimento da produção e das vendas até 2001, quando foram produzidos cerca de 1,8 milhões de veículos. Em 2002, novamente a produção e as vendas voltaram a apresentar ligeira retração, sendo que o mesmo se deu com as vendas até 2003. Em 2004 e 2005, obtiveram-se novos recordes na produção de autoveículos, atingindo, respectivamente, 2,210 e 2,244 milhões de unidades. Em janeiro e fevereiro de 2006, a produção e as vendas foram 10,7% e 17,7% acima das verificadas nos mesmos meses do ano anterior, totalizando 260,7 mil unidades produzidas. Apesar do percentual da produção da indústria automobilística brasileira ser muito inferior ao observado nas economias desenvolvidas, especialmente Japão, Estados Unidos e Europa, o Brasil mantém-se como o décimo maior produtor de autoveículos, conforme dados da OICA referentes a 2004, quando sua produção representou 3,44% da produção mundial de autoveículos, contra 2,9% em 1993.

Entretanto, o aumento da quantidade de autoveículos exportados nos últimos anos – desde 2000 as exportações têm atingido valores recordes a cada ano - não representou



alteração significativa no coeficiente médio exportado, que se manteve, em média, ao equivalente a 25% da produção local. No entanto, nos últimos três anos, esse percentual tem aumentando, pois em 2003 e 2004 correspondeu a cerca de 29% e em 2005 36,65% do total autoveículos produzidos no país. Nesse último ano, as exportações de autoveículos aumentaram em 39,67% em relação a 2004, totalizando 897.079 unidades, das quais 93,62% corresponderam a automóveis e veículos comerciais leves.

Por sua vez, as importações mantiveram crescimento entre 1996 e 1998, ano em que totalizou 347.215 unidades de autoveículos, atingindo o maior percentual em termos de participação nas vendas internas (22%) de toda a década de 90. Porém, no ano seguinte, as importações reduziram-se em 30%, devido, em grande monta, à desvalorização cambial, restringindo sua participação nas vendas totais para 14,2% e revertendo o saldo comercial para superavitário em US\$ 148 milhões. Em 2003, o saldo comercial de US\$ 2.633,00 milhões, maior em termos de recursos financeiros em todo o período analisado, deveu-se tanto ao aumento das exportações (26%), quanto à queda nas importações (-37%).

Se, por um lado, os ganhos em termos de competitividade decorrentes da reestruturação dos anos 90 não foram suficientes para afetar uma inserção externa mais ativa da indústria local, foram fundamentais para conter o avanço das importações após a abertura comercial. Nesse aspecto, há de se considerar que nessa década a abertura comercial promoveu uma mudança estrutural no comércio exterior do país, na medida em que o aumento das importações em todo o período foi significativamente superior ao aumento das exportações (CARNEIRO, 2002). No caso da indústria automobilística, esse aspecto pode ser verificado através da maior participação das importações nas vendas domésticas, que não voltaram aos níveis anteriores a 1991, nem mesmo diante do aumento das tarifas de importação em 1995 ou da desvalorização cambial em 1999. Nesse sentido, apesar do ligeiro aumento das importações em 2005 (5,17%) depois de três anos consecutivos de queda, a contínua queda da participação das importações nas vendas nos últimos anos (em torno de 5%) sugere afirmar que a reestruturação iniciou um processo de substituição competitiva de importações.

De acordo com os dados da Tabela 4, as exportações brasileiras são restritas em termos de mercados de destino, direcionando-se principalmente para o próprio continente americano. Em 2003, 42,53% das exportações destinaram-se para a América do Norte, com destaque para o México, que é o principal país importador dos autoveículos brasileiros (35,53% do total exportado nesse ano) desde o acordo comercial com o Brasil, que reduziu as alíquotas de importação entre esses dois países<sup>6</sup>. O aumento das exportações para o México e EUA compensou a queda da demanda da Argentina até 2002, que é o segundo maior mercado de destino das exportações nacionais, correspondente a 20,7% em 2003.

Na Europa, a presença dos veículos de origem brasileira é muito limitada, tanto em termos de coeficiente exportado (2,4%), quanto na participação no total importado por esses países. Na Itália, por exemplo, que é o país europeu para o qual o Brasil mais exportou em 2002 (1,4%), as importações brasileiras corresponderam a 0,27% das importações totais desse país nesse ano (ANFAVEA, 2004). As exportações brasileiras para as outras regiões são pouco representativas, entretanto, vale enfatizar o desempenho recente do comércio com a China, que em 2003 correspondeu a 11,22% das exportações, pois foi grande receptora de CKDs brasileiros (LAPLANE e SARTI, 2004).

---

<sup>6</sup> Acordo Automotriz Brasil-México. Decreto nº4458, de 05/11/02.

Tabela 4: Exportações e Importações de Autoveículos por País de Origem e Destino-Brasil, 2003 (unidades e %)

Região/País	Total autoveículos importados				Total autoveículos exportados			
	2003		2004		2002		2003	
	Unid.	(%)	Unid.	(%)	Unid.	(%)	Unid.	(%)
América do Sul	40.776	65,35	42.490	68,46	137.992	32,51	179.604	33,51
Argentina	39.630	63,51	42.470	68,43	63.105	14,87	111.349	20,77
América do Norte	4.926	7,89	1.155	1,86	182.656	43,04	227.958	42,53
Canadá	nd	nd	nd	nd	11.071	2,61	9.572	1,79
EUA	785	1,26	819	1,32	32.705	7,71	27.931	5,21
México	4.359	6,99	336	0,54	138.880	32,72	190.445	35,53
Europa	8.204	13,15	8.998	14,5	10.206	2,4	9.439	1,76
Itália	83	0,13	58	0,09	5.923	1,4	4.415	0,82
Alemanha	2.805	4,5	3.942	6,35	672	0,16	2.631	0,49
França	3.905	6,26	2.510	4,04	589	0,14	313	0,06
Ásia	7.804	12,51	8.402	13,54	60.696	14,3	74.465	13,89
China	nd	nd	nd	nd	52.703	12,42	60.131	11,22
Japão	4.879	7,82	5.339	8,6	0	0	8	0
Coreia do Sul	2.925	4,69	3.063	4,94	101	0,02	1.741	0,32
África	0	0	0	0	21.509	5,07	31.875	5,95
Oceania	686	1,1	1.018	1,64	2.806	0,66	1.746	0,33
Outros países	0	0	0	0	8.550	2,01	10.893	2,03
Total Geral	62.396	100	62.063	100	424.415	100	535.980	100

Fonte: ANFAVEA, 2004.

A pouca inserção nos mercados fora do continente americano ressalta ainda mais a importância do mercado regional para o desempenho das exportações da indústria automobilística brasileira. Além de destinar cerca de 33% das suas exportações para a América do Sul, sua participação nas importações nos países da região é mais significativa, até mesmo por ser o maior produtor regional<sup>7</sup>. As importações são ainda mais concentradas que as exportações em relação ao país de origem. O principal exportador para o Brasil em 2004 foi a Argentina (68,43%), seguido do Japão (8,6%) e Alemanha (6,35%). As exportações e importações da indústria automotiva também são concentradas em termos de produto: em 2005, 94 % das exportações foram representadas por automóveis e veículos comerciais leves, sendo que 58,62% foram automóveis de uso misto<sup>8</sup>, enquanto a pauta de importação concentrou-se em automóveis (44,14%), especialmente veículos sofisticados, e veículos comerciais leves (52%)<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Segundo dados da ADEFA (2003), a participação de veículos brasileiros nas importações de veículos montados argentinos foi de 89,8% em 2003, totalizando 88.054 unidades.

<sup>8</sup> A metade das exportações de autoveículos em 2001 correspondeu a automóveis de 1.500c.c. a 3.000c.c. com motor à explosão com capacidade para até 6 pessoas, com pouca participação dos automóveis de 1.000c.c. (SARTI, 2002).

<sup>9</sup> Os principais modelos importados em 2005 foram: Toyota Hilux, 14.142 unidades; Ford Focus Hatch, 9763 unidades; Ford Ranger, 7.771 unidades; Peugeot 207, 7.653 unidades; Ford Focus Sedan, 5.665 e MMC Pajero, 3.684 unidades (ANFAVEA, 2005).

Tabela 5: Produção, Vendas Internas e Exportações de Autoveículos por Fabricante - Brasil, 2004 (unidades e %)

Fabricantes / Marca	Produção				Vendas				Exportações			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Agrale	5.334	0,24	5191	0,21	4.315	0,28	3346	0,21	1.081	0,17	1756	0,2
Fiat Automóveis	436.979	19,77	503105	19,9	358.056	22,89	405978	24,89	76.339	11,78	98999	11,04
Ford Motor Company Brasil	277.346	12,55	326957	12,93	169.151	10,81	187331	11,48	106.812	16,48	138696	15,46
General Motors do Brasil	562.012	25,43	564929	22,34	375.916	24,03	360340	22,09	181.592	28,02	208845	23,28
Honda Automóveis do Brasil	56.544	2,56	65527	2,59	51.628	3,3	55904	3,43	4.954	0,76	9819	1,09
International Caminhões do Brasil	887	0,04	1016	0,04	0	0	0	0	874	0,13	1027	0,11
Iveco Mercosul	4.035	0,18	4631	0,18	4.085	0,26	4219	0,26	1.431	0,22	2261	0,25
DaimlerChrysler do Brasil	54.381	2,46	56727	2,24	37.499	2,4	34512	2,12	17.303	2,67	21371	2,38
Mitsubishi Automóveis do Brasil	18.011	0,81	20153	0,8	17.876	1,14	20021	1,23	0	0	0	0
Nissan do Brasil Automóveis	10.196	0,46	10306	0,41	8.371	0,54	6493	0,4	2.894	0,45	4848	0,54
Peugeot Citroen do Brasil	68.859	3,12	93104	3,68	58.653	3,75	70292	4,31	10.031	1,55	18673	2,08
Renault do Brasil Automóveis	66.645	3,02	60507	2,39	53.421	3,42	45078	2,76	16.804	2,59	19257	2,15
Land Rover do Brasil	735	0,03	591	0,02	796	0,05	639	0,04	0	0	0	0
Scania Latin América	11.374	0,51	14371	0,57	6.670	0,43	6127	0,38	4.741	0,73	8246	0,92
Toyota do Brasil	53.131	2,4	57356	2,27	42.661	2,73	45274	2,78	10.747	1,66	12429	1,39
Volvo do Brasil Veículos	9.153	0,41	12122	0,48	6.527	0,42	6063	0,37	2.622	0,4	6029	0,67
Wolkswagen do Brasil	574.440	25,99	731707	28,94	368.602	23,56	379600	23,27	209.741	32,37	344823	38,44
Total Geral	2.210.062	100	2528300	100	1.564.227	100	1631217	100	647.966	100	897079	100

Fonte: ANFAVEA, 2004, 2005.

Como demonstrado na Tabela 5, as produtoras de autoveículos Volkswagen (VW), General Motors (GM), Ford e Fiat mantêm-se como as quatro principais montadoras do país e foram responsáveis, em 2005, por 84,11% da produção, 81,73% das vendas e 88,22 das exportações. Destaca-se a VW, que aumentou sua participação nas exportações e na produção, obtendo valores recordes em termos de vendas (aproximadamente 5,2 milhões de euros) e faturamento (receita de 6,3 bilhões de euros) (AUTODATA, 08/03/06) e a Fiat, que se mantém como líder nas vendas nacionais<sup>10</sup>. Por sua vez, as outras montadoras tem baixo desempenho exportador, bem como exercem maior pressão sobre a importações tanto de veículos, como de peças e componentes. A Toyota, por exemplo, que é a principal importadora de autoveículos, exportou apenas 1,39% da sua produção em 2005 (ANFAVEA, 2005).

### 3 Ações Empresariais Recentes, Impasses e Perspectivas

<sup>10</sup> Contudo, o presidente da Fiat anunciou que a taxa de câmbio valorizada gerou expectativa de queda nas exportações da empresa em 2006, além da possibilidade de que as exportações brasileiras para a América Latina sejam substituídas pela produção das subsidiárias da China, ainda que as decisões quanto a esse último dependerão, principalmente, da evolução dos custos produtivos, sendo que a empresa tem como meta atingir 4 milhões de unidades produzidas no Mercosul até 2010 (AUTODATA, 15/03/06).

Com a abertura comercial, as montadoras passaram a atuar mais ativamente na realização de investimentos em modernização, ajuste nas linhas e redução no ciclo de vida dos produtos. Atualmente, os novos modelos são ofertados no Brasil logo após lançados internacionalmente e muitas empresas, que entraram no mercado após 1996, já iniciaram sua oferta com produtos atualizados. No geral, praticamente todas as empresas aumentaram a oferta de produtos compactos (execução da Toyota e da Honda), até mesmo aquelas com maiores dificuldades de adaptação<sup>11</sup>. No entanto, o alto nível de capacidade ociosa no início dos anos 2000 induziu uma pressão para a padronização do IPI por parte de algumas montadoras, no intuito de que o aumento dos preços relativos dos veículos de 1.000 c.c. estimulasse a migração de consumidores para o segmento de veículos intermediários entre compactos e médios, que proporcionam maiores margens de lucro e têm maior aceitação nos mercados fora da América Latina (SARTI, 2002)<sup>12</sup>.

Apesar da queda na participação de veículos 1.000 c.c. nas vendas internas em comparação ao início da última década (em 2001 chegou a 74,6% das vendas totais), em 2005 esses modelos representaram 47,13% das vendas de automóveis e veículos comerciais leves, enquanto sua participação na pauta de importações nesse ano foi insignificante, totalizando apenas 36 veículos importados (ANFAVEA, 2004, 2005). Como pode ser visto na Tabela 6, os principais modelos vendidos em 2005 foram o VW Gol, Fiat Uno e GMB Celta, responsáveis por 15,03%, 11,69% e 8,58% das vendas de veículos 1.0, respectivamente, e 7,08%, 5,51% e 4,04% das vendas totais de veículos e comerciais leves.

Tabela 6: Vendas domésticas de veículos 1.000 por modelos selecionados e combustível, Brasil, 2005

Empresa/modelo	Combustível	Unidades vendidas 2005	Partic. vendas veíc. 1.0 (%)	Partic. vendas autom. e veíc. com. leves (%)
VW Gol	flex	114.671	15,03	7,08
Fiat Uno	flex	89.242	11,69	5,51
GMB Celta	flex	65.442	8,58	4,04
Fiat Palio	flex	60.929	7,98	3,76
VW Fox Total Flex	álcool	56.053	7,35	3,46
Ford Fiesta	gasolina	50.092	6,56	3,09
GMB Corsa Sedan	gasolina	49.893	6,54	3,08
GMB Celta	gasolina	45.805	6,00	2,83
Fiat Palio	gasolina	33.363	4,37	2,06
Fiat Uno	gasolina	32.006	4,19	1,98
Outros	--	165.588	21,7	10,23
Total geral	--	763.084	100,00	47,13

Fonte: ANFAVEA, 2005.

É importante assinalar que a especialização produtiva de veículos de pequeno porte estimulou o desenvolvimento de produtos no espaço nacional, refletindo positivamente na

<sup>11</sup> A Peugeot-Citroen, por exemplo, não possuía motor 1.0 c.c., e como a baixa escala produtiva não estimulava iniciar uma produção doméstica, em 2001 a empresa passou a comprar o motor da Renault para o modelo Peugeot. A última importava seus motores 1.2 de uma subsidiária estrangeira, adaptando para 1.0 nas plantas brasileiras (CONSONI, 2003) e, posteriormente, passou a fabricar o motor do modelo 206 na planta de Porto Real-RJ (LIMA, 2004).

<sup>12</sup> Dessa forma, em 2002 houve aumento no IPI de veículos de 1.000c.c. e redução para aqueles entre 1.000 e 2.000 c.c., e em 2003 reduziu-se para os de até 2.000c.c. Em 2004, houve redução no IPI para modelos de todas as cilindradas, com excessão de veículos a gasolina superiores a 2.000 c.c.

cadeia automobilística, por um lado, devido à geração de capacitações locais, uma vez que a atividade inovativa dessa indústria está fortemente relacionada com o conhecimento tácito, derivado de processos de aprendizado e rotinas desenvolvidos internamente às firmas e, por outro, em virtude do aumento do índice de conteúdo local através das compras domésticas de peças e componentes<sup>13</sup>. Assim, a realização dessas atividades no país beneficia a geração de tecnologia dessa indústria e das indústrias afins (especialmente autopeças), bem como a capacitação da força de trabalho local. De acordo com dados da RAIS/MTE, em 2002 a participação dos engenheiros na composição do emprego das montadoras (automóveis, camionetes e automóbiles) correspondeu a 4,1% do número de empregados totais, contra 2,4% em 1994, enquanto o percentual médio da indústria de transformação permaneceu inalterado, reforçando o argumento de que a indústria automotiva brasileira obteve grandes ganhos em relação à capacitação tecnológica (CONSONI, 2004; CARVALHO, 2005).

Apesar da tendência recente de aumento dos gastos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) fora das matrizes, inclusive nas subsidiárias dos países em desenvolvimento, a grande parte dessas atividades e dos registros de patentes mantém-se fortemente concentrada na matriz e nas subsidiárias dos países desenvolvidos. Por sua vez, esse processo tem sido distinto entre as montadoras, observado apenas naquelas que passaram a considerar que o desenvolvimento de produto nas subsidiárias externo traz vantagens de custos e maior eficiência na utilização das capacitações locais para a penetração regional.

Nesse sentido, de acordo com Consoni (2003), no caso brasileiro encontram-se duas situações: produto desenvolvido para o mercado local, sendo a sede de projeto a matriz, enquanto na outra o *design* é desenvolvido no país, com mais ou menos autonomia, dependendo do modelo e/ou empresa. A Fiat, a GM e a VW estão inseridas na estratégia de derivação das plataformas globais para diferentes modelos voltados ao mercado local e têm descentralizado o desenvolvimento de produto a partir da participação das subsidiárias brasileiras como co-responsáveis pelo projeto, como foi o caso dos modelos Fiat Palio, GM Corsa e GM Celta. Por sua vez, a Ford encontra-se em período de transição, após a verificação dos maiores custos de mão-de-obra e da ineficiência da centralização do *design* nos países desenvolvidos, enquanto as novas entrantes Renault, PSA, Toyota, Honda e Daimler Chrysler têm centralizado suas atividades de P&D na matriz.

Um outro aspecto a ressaltar é o aumento das vendas de modelos bicomustíveis que, em 2004, corresponderam a 21% das vendas totais e desde o seu lançamento, em março de 2003, já totalizaram aproximadamente 1,43 milhões de unidades de veículos vendidos (AUTODATA, 24/03/06)<sup>14</sup>. Esses dados expressam a tendência internacional de desenvolvimento de novas tecnologias em substituição aos combustíveis tradicionais, especialmente em termos de pesquisas direcionadas para conciliar o uso mais eficiente de combustível com a eliminação da emissão de poluentes.

---

<sup>13</sup> Quando o país produtor não é a sede do projeto, suas subsidiárias são mais subordinadas às decisões de compra da matriz e utilizam, geralmente, a estratégia de *global sourcing*, enquanto no caso de desenvolvimento de produto local, embora com autonomia limitada, existe um maior espaço para contratos com os fornecedores nacionais (LIMA, 2004). Por outro lado, tem havido um aumento no grau de nacionalização das peças e componentes dos veículos, tendência que se mantém mesmo com as condições recentes de câmbio valorizado. Diversas empresas anunciaram que não substituirão, pelo menos em curto prazo, os fornecedores locais por importações oriundas da China, que é o principal concorrente da indústria nacional (AUTODATA, 28/03/06).

<sup>14</sup> Em novembro de 2005, a VW lançou a opção de venda sob encomenda de veículos com combustível “triflex” (álcool, gasolina e gás natural veicular) nos modelos Gol, Parati, Polo e Pólo Sedan (ANFAVEA, dez./05). A Fiat também anunciou que, até o final desse ano, estará disponível a opção “tretafluel” (álcool, gasolina pura, gasolina e GNV) no modelo Siena 1.4 (AUTODATA, 29/03/06).

Sendo assim, embora não se saiba ao certo qual tecnologia será a dominante considera-se pouco provável a continuidade do padrão atual baseado em veículos movidos a motor de combustão interna. Já se encontram em processo de P&D nas principais montadoras mundiais opções de veículos movidos à bateria, veículos híbridos elétricos (movidos a um motor de combustão interna de combustível fóssil e outro de motor elétrico) ou movidos a células de combustível, sendo, que neste último pretende-se utilizar combustíveis cuja emissão de poluentes seja próxima de zero (combustíveis fósseis ou recicláveis e gás hidrogênio).

Nesse sentido, é preciso estimular o desenvolvimento de tecnologia e de competências locais a partir de atividades de P&D no país a acompanhar as tendências mundiais, entre elas a incorporação da microeletrônica nos processos produtivos e produtos, sistema modular, *outsourcing* e uso de materiais leves (aço de alta resistência, alumínio, plásticos moldáveis, magnésio, titânio, cerâmica, etc), como também diminuir heterogeneidade da cadeia produtiva, sobretudo a defasagem tecnológica das fornecedoras de autopeças de pequeno e médio porte. Além disso, tendo em vista que a reestruturação resolveu os problemas em relação à oferta de veículos que existia no início dos anos 90, o desafio é manter-se em direção de uma substituição de importações competitiva, obter maior inserção no mercado externo e reduzir a capacidade ociosa da indústria.

No que tange ao aumento das exportações, assumem relevância os ganhos de competitividade nos segmentos de maior valor agregado, dos acordos comerciais e da integração regional. Os acordos com a Argentina e o México são um exemplo de oportunidades que geraram benefícios à indústria automobilística brasileira, embora os acordos e a própria integração não sejam condições suficientes, pois a evolução do comércio exterior é fortemente influenciada pelas conjunturas macroeconômicas dos países em questão, além de subordinado às estratégias das corporações, que condicionam a especialização produtiva e o padrão de inserção comercial das subsidiárias (SARTI, 2002)<sup>15</sup>.

A respeito dessa questão, tem-se como argumento em favor da manutenção da especialização em veículos de pequeno porte que esses produtos são mais adequados ao padrão da renda e perfil de demanda no Brasil e dos outros países da América Latina, onde o país tem uma inserção externa mais ativa. Segundo Sarti (2002), os ganhos competitivos e a especialização em um veículo de tamanha demanda representam uma proteção natural aos produtores internos, visto que em oposto ao aumento das exportações brasileiras para os EUA e México, por exemplo, as importações originadas desses países têm uma tendência de manter-se pouco representativas devido a sua especialização na produção de veículos médios a grandes.

Em suma, o futuro da indústria automobilística depende, principalmente, do potencial do mercado interno e regional e da maior integração comercial (políticas de comércio exterior, como acordos bilaterais e integração regional do Mercosul), que determinarão a importância das subsidiárias locais e, conseqüentemente, podem continuar atraindo investimentos e impedindo o fechamento de plantas, decorrente da tendência global de concentração produtiva. Nesse contexto, o desempenho recente das vendas – em

---

<sup>15</sup> O Decreto nº5.716, de 01/03/06, estabeleceu a prorrogação do ACE 14 até 30/06/06, através da decisão de não implementar o livre comércio imediato devido ao reconhecimento de assimetria entre a indústria automotiva dos dois países. Além de buscar uma estratégia para o estabelecimento do livre comércio, as negociações têm como objetivo principal fortalecer o bloco econômico para aumentar o desempenho exportador e atrair investimentos externos disputados com a China, Índia e Leste Europeu (AUTODATA, 03/0306).

jan/fev/06 foi 17% superior ao mesmo período do ano anterior - indica expectativas favoráveis para a permanência da produção local.

#### 4 Conclusões

Tendo em vista a profundidade das diferenças entre a configuração atual e a observada no final dos anos 80, quando a indústria automotiva nacional tinha perdido sua relevância estratégica na perspectiva das suas matrizes, pode-se afirmar que a década de 90 foi um ponto de inflexão para indústria automobilística nacional, tanto em termos de desempenho, quanto na atuação estratégica das empresas. Inicialmente induzida pela abertura comercial, a reestruturação dessa indústria foi influenciada também pela integração regional no âmbito do Mercosul, pelo aumento da demanda pós-Plano Real, pela proteção tarifária e pelas políticas setoriais. Nesse sentido, ocorreram (interno à indústria) mudanças tecnológicas e organizacionais de produção, preocupação com *design* e desempenho do produto.

Nesse processo de reestruturação, o Estado desempenhou papel importante, com reflexo positivo na economia, dada a magnitude desta indústria na cadeia produtiva automotiva. No caso da indústria automobilística, o papel do Estado assumiu relevância não apenas nas políticas regulatórias e macroeconômicas, mas também nas políticas setoriais e condutas estratégicas, implementadas por meio das Câmaras Setoriais, do Regime Automotivo, das alterações nas tarifas de importações e no IPI sobre os veículos, com reflexo na especialização produtiva e no desempenho exportador. Dentre as políticas públicas, cabe ressaltar que as CS's tiveram fundamental atuação para dinamizar a demanda e induzir a especialização da indústria em veículos compactos após 1993, tornando o país referência mundial dessa produção, aumentando as escalas técnicas e as capacitações da força de trabalho local. Por sua vez, o RAB induziu um novo bloco de investimentos, caracterizado pela ampliação e criação de capacidade produtiva, bem como pelo aumento da concorrência a partir da entrada de novas empresas no cenário nacional.

Ao cabo desse processo, nos anos 2000 tem-se uma indústria reestruturada com elevado nível de produção e com capacidade de competir com os produtos importados em termos de qualidade, preço e variedade, iniciando uma substituição competitiva de importações. Neste contexto, a produção brasileira de autoveículos eleva-se de 914.466 unidades, em 1990, para 2.447.636 unidades, em 2005, e as exportações de 187.311 para 897.079, respectivamente. A redução das importações é significativa, considerando o patamar de 369.048 unidades adquiridas do exterior em 1995 diante da redução para 88.126 unidades em 2005. Tal quadro decorre em muito do volume de investimento efetuado no período de 1990 a 2003, cuja cifra alcança US\$ 1,4 bilhão.

Na medida em que a reestruturação tornou as importações menos atraentes diante do aumento da variedade e qualidade da oferta doméstica, o desafio é continuar na direção de uma substituição de importações competitiva e com maior inserção no mercado externo, com diversificação dos mercados destinos das exportações, considerando que México e Argentina são responsáveis por mais de 50% das exportações nacionais. Por sua vez, seu desempenho está atrelado ao crescimento econômico nacional e à conjuntura macroeconômica dos países receptores das exportações brasileiras. A inserção internacional dependerá das políticas de comércio exterior, como os acordos bilaterais e a integração regional, mas principalmente das estratégias das montadoras no âmbito internacional. Esses aspectos são os fatores-chaves que determinam a importância das subsidiárias locais e, conseqüentemente, podem continuar atraindo investimentos e impedindo o fechamento de plantas, decorrente da tendência global de concentração produtiva.

## Referências Bibliográficas

ADEFA - **Asociación de Fábricas de Automotores de Argentina**. Anuário Estatístico 2003. Disponível em <<http://www.adefa.com.ar>> Acesso em mar./2006.

ANFAVEA – **Associação Nacional de Veículos Automotores**. Anuário Estatístico, 2004. Disponível em <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em mar./2006.

ANFAVEA. Carta ANFAVEA, dez./05. Disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br). <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em mar./2006.

ANFAVEA. Carta ANFAVEA, mar./2006. Disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br). <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em mar./2006.

ANFAVEA. Tabelas estatísticas 2005. Disponível em <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em mar.2006.

AUTODATA. Boletins eletrônicos, vários números. Disponível em <<http://www.autodata.com.br>>. Acesso em mar./2006.

CARVALHO E. G. **Globalização e estratégias competitivas na indústria automobilística**: uma abordagem a partir das principais montadoras instaladas no Brasil. Tese (Doutorado) – UNICAMP/Instituto de Economia. 2003.

CARVALHO, E. G. de. Uma Contribuição para o Debate sobre a Globalização da Indústria Automobilística Internacional. **Anais do VIII Encontro Regional de Economia. ANPEC/SUL** 2005. Porto Alegre, RS - 22-23/09/2005.

CONSONI, F. L. **Da Tropicalização ao Projeto de Veículos**: Um estudo das competências em desenvolvimento de produtos nas montadoras de automóveis no Brasil. Tese (Doutorado) – UNICAMP/Instituto de Geociências, 2004.

CONSONI, F. L. e QUADROS, R. de. Between Centralization and Decentralization of Product Development Competences: recent trajectory changes in Brazilian subsidiaries of cars assemblers. **Anais GERPISA – XI International Colloquium, Paris-França**, 11-13 junho, 2003.

FERRO, J. **Estudo da Competitividade da Indústria Brasileira: Competitividade da Indústria Automobilística**. Campinas: MCT/UNICAMP: 1993.

FERRO, J. In: WOMACK, J. P.; JONES, D. T. e ROOS, D. A Produção Enxuta no Brasil. In: **A Máquina que Mudou o Mundo**. 11ed.Rio de Janeiro: Campus, 1992.

LAPLANE, M. e SARTI, F. The Brazilian Industry in Transition: convergence and differentiation with regard to other productive models. **Anais GERPISA – XII International Colloquium, Paris-França**, junho, 2004.

LIMA, J. C. de S. **Um Estudo sobre a Reconfiguração da Função de Compras no Setor Automotivo**. Tese (Doutorado) – USP/ Departamento de Engenharia de Produção, 2004.



NAJBERG, S. e PUGA, F. P. Condomínio Industrial: o caso do complexo Ford Nordeste. **Revista do BNDES**, v.10, n.19, jun.2003. p.199-216. In: BNDES, n. 26, set.1999. Disponível em <<http://www.bndes.gov.br>>. Acesso em set.2004.

OICA – **Organisation Internationale des Constructeurs 'Automobilé**. Disponível em <<http://www.oica.net>>. Acesso em mar.2006.

QUADROS, Ruy de, *et. al.* **Globalização e Reestruturação da Cadeia Produtiva na Indústria Automotiva**: qual é o papel do MERCOSUL? Campinas: Relatório Final – Projeto 16/97, Convenio IPEA – DCPT/IG/UNICAMP – FUCAMP, 2000.

SANTOS, A. M. M. e PINHÃO, C. M. Distribuição Regional: indústria automobilística e de autopeças. In: BNDES, n. 26, set.1999. Disponível em <<http://www.bndes.gov.br>>. Acesso em set.2004.

SARTI, Fernando. **Estudo da competitividade de cadeias integradas no Brasil: impactos das zonas de livre comércio**. Cadeia: Automobilística. Campinas: Unicamp, 2002.

TIGRE, Paulo Bastos *et. al.* Impacto del MERCOSUR em la Dinámica del Sector Automotor. In: TACCONE, J. J. e GARAY, L. J. (Org.). **Impacto Sectorial de la Integración en el MERCOSUR**. Buenos Aires: BID/INTAL, 1999.

WOMACK, J. P.; JONES, D. T. e ROOS, D. **A Máquina que Mudou o Mundo**. 11ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

ZAULI, Eduardo Meira. Políticas Públicas e *Targeting* Setorial – Efeitos da Nova Política Industrial obre o Setor Automobilístico Brasileiro. **Revista de Economia Política**, v.20, n.3 (79), jul./set., 2000.

## **TEXTO PARA DISCUSSÃO**

***Nº 01/06 - CÁRIO, Silvio A. Ferraz e ALMEIDA, Carla Cristina Rosa de. Indústria Automobílica Brasileira: Conjuntura Recente e Estratégias de Desenvolvimento.***

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
Campus Universitário – Trindade**

**CEP 88.049-970 – Florianópolis - Santa Catarina**

**Tel.: (48) 3331.9458 – Fax (48) 3331.9776**