



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Economia

Ana Paula Xavier Francisco

**Indústria brasileira de autopeças: uma análise dos impactos da extinção do redutor das
alíquotas de importação**

Campinas

2011

Ana Paula Xavier Francisco

**Indústria brasileira de autopeças: uma análise dos impactos da extinção do redutor das
alíquotas de importação**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Graduação do Instituto de Economia da Universidade
Estadual de Campinas para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Econômicas, sob orientação do
Prof. Dr. Célio Hiratuka.

Campinas

2011

Campinas

2011

Xavier Francisco, Ana Paula. **Indústria brasileira de autopeças: uma análise dos impactos da extinção do redutor das alíquotas de importação.** 2011. 59 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

RESUMO

Este trabalho tem como principal objetivo analisar a eficácia da extinção do redutor de 40% do Imposto de Importação de autopeças como forma de suavizar o déficit da balança comercial do setor, assim como de aumentar os ganhos de competitividade da indústria nacional frente à concorrência externa. Para tanto, uma descrição do ramo automobilístico em geral é apresentada e então, discorre-se sobre o as importações e o comércio exterior de autopeças.

Palavras-chave: indústria de autopeças, Regime Automotivo Brasileiro, redutor do Imposto de Importação.

ABSTRACT

This paper is meant to examine the effectiveness of the 40% import tax reducer extinction as a way to ease the trade deficit in the sector, as well as to increase the competitiveness gains of domestic industry against foreign competition. For this purpose, a description of the automobile industry in general is presented and then, the focus goes to the imports and foreign trade of auto parts.

Keyword: auto parts industry, Brazilian Automotive Regime, import tax reducer.

DEDICATÓRIA

Dedico, por mais peculiar que seja, esta monografia à Lady, minha falecida cachorra.

Obrigada por ter passado dezesseis anos ao meu lado, sempre fiel e amorosa.

Obrigada por ter feito parte da minha vida, nunca te esquecerei.

“Um cão é a única coisa na terra que o ama mais do que ama a si mesmo.”

(Josh Billings)

AGRADECIMENTOS

Agradeço minha família e meus amigos pelo apoio de sempre,
ao Gian e ao Rodrigo pela ajuda prestada para definição do meu tema
e aos professores e colegas do Instituto de Economia pelo conhecimento
que adquiri ao longo desses anos e que levarei comigo pelo resto da vida.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Indústria automobilística brasileira em grandes números.....	10
Figura 2 – Indústria brasileira de autopeças: distribuição de faturamento, número de empregados, unidades industriais e volumes de exportação e importação por Estado.....	19
Figura 3 – Cadeia produtiva da indústria de autopeças.....	20
Figura 4 – Brasil: Exportações e importações de autopeças por continente (2010).....	26

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Quais os limites à competitividade?.....	2
Gráfico 2 – Balança comercial de autopeças (2003 – 2010).....	3
Gráfico 3 – Produção física (Indústria de autopeças x Indústria automobilística).....	13
Gráfico 4 – Balança comercial da indústria automotiva (2000 – 2010).....	15
Gráfico 5 – Faturamento da indústria de autopeças por destino (1977 -2009).....	16
Gráfico 6 – Brasil: market share por montadora (2010 – 2016).....	18
Gráfico 7 – Investimentos (1994/2009).....	22
Gráfico 8 – Investimentos (Indústria de autopeças x Produção automobilística).....	23
Gráfico 9 – Balança comercial do setor de autopeças (1989 – 2010).....	33
Gráfico 10 – Balança comercial (2006 – 2010).....	39
Gráfico 11 – Importação de autopeças (jul/10 – out/11).....	41
Gráfico 12 – Balança comercial de autopeças (nov/2010 – out/2011).....	43
Gráfico 13 – Taxa de câmbio x Importação de autopeças (jul/2010 – set/2011).....	45

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Importação de autopeças (2010/2009).....	5
Tabela 2 – Balança comercial de autopeças (2010/2009).....	6
Tabela 3 – Produção de autoveículos (2000 – 2009).....	11
Tabela 4 – Produção brasileira de autoveículos por segmento (2000 -2009).....	12
Tabela 5 – Faturamento ou receita operacional bruta (2007 – 2010).....	14
Tabela 6 – Exportação de autopeças por macrorregião (2009/2008).....	16
Tabela 7 – Vendas por montadora (2009/2010).....	17
Tabela 8 – Participação de mercado por montadora (2009 – 2010).....	18
Tabela 9 – Distribuição das empresas conforme a origem do capital (2000 x 2010).....	21
Tabela 10 – Exportação de autopeças (2010/2009).....	27
Tabela 11 – Principais autopeças exportadas (2000 x 2009 x 2010).....	28
Tabela 12 – Importação de autopeças (2010/2009).....	29
Tabela 13 – Principais autopeças importadas (2000 x 2009 x 2010).....	30
Tabela 14 – Balança comercial do setor de autopeças (1989 – 2010).....	32
Tabela 15 – Redutor do imposto de importação (1996 – 1999).....	36
Tabela 16 – Principais investimentos em novas plantas industriais no Brasil (1996 – 2007).....	38
Tabela 17 – Balança comercial de autopeças (jan-out/2011/jan-out/2010).....	41
Tabela 18 – Importações (jul/10 – out/11).....	41
Tabela 19 – Balança comercial de autopeças (jul/10 – out/2011).....	42

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO 1 – O setor automobilístico brasileiro.....	9
1.1 A produção automobilística brasileira.....	10
1.2 Caracterização da demanda.....	14
1.3 Estrutura de mercado.....	17
1.3.1 Segmento automotivo.....	17
1.3.2 Segmento de autopeças.....	19
1.4 Investimentos.....	21
CAPÍTULO 2 – As importações e o setor automotivo nacional.....	25
2.1 O comércio exterior de autopeças.....	27
2.2 Desempenho da balança comercial brasileira de autopeças.....	31
CAPÍTULO 3 – A extinção do redutor de Imposto de Importação para peças automotivas e seus impactos.....	35
3.1 O Regime Automotivo Brasileiro.....	35
3.2 A extinção do redutor de alíquotas de importação de autopeças.....	38
3.3 Acompanhamento das importações (de julho/2010 até outubro/2011).....	40
CAPÍTULO 4 – Conclusões finais.....	44
Referências Bibliográficas.....	48

Introdução

A presente monografia busca discorrer sobre os impactos advindos da extinção do redutor de 40% do Imposto de Importação de autopeças, com ênfase na análise de ganhos de competitividade da indústria nacional de componentes automotivos frente à concorrência externa. Iniciemos, portanto, com uma breve introdução sobre o tema.

Competitividade

“Competitividade ainda é um conceito virtualmente indefinido. São tantos os enfoques, abrangências e preocupações às quais se busca associá-la que não é sem razão que os trabalhos sobre o tema têm por norma iniciarem estabelecendo uma definição própria para o conceito” (Kupfer, 1992: 2).

Com base na afirmação acima, torna-se de extrema importância destacar a utilização do termo competitividade à partir de um conceito *expost*, que avalia através de seus efeitos sobre o comércio externo: são competitivas as indústrias que ampliam sua participação na oferta internacional de determinados produtos (Haguenauer, 1989). É ainda o conceito mais amplo de competitividade, abrangendo não só as condições de produção como todos os fatores que inibem ou ampliam as exportações de produtos e/ou países específicos, como as políticas cambial e comercial, a eficiência dos canais de comercialização e dos sistemas de financiamento, acordos internacionais (entre países ou empresas), estratégias de firmas transnacionais, etc. (op cit).

A expansão do conceito de competitividade no sentido de incorporar também o mercado doméstico, possibilita a utilização de indicadores como o saldo de exportações e importações ou o índice de penetração das importações (quantidade de bens importados frente a demanda interna). Os índices que incluem importações refletem também, além das condições de eficiência da indústria local, os fatores externos já mencionados, sendo especialmente influenciados pelos níveis fixados para a taxa de câmbio e pelas barreiras tarifárias e não tarifárias praticadas no país (Haguenauer, 1989).

- **Competitividade e a indústria brasileira de autopeças**

Atualmente, a indústria brasileira de autopeças vem perdendo participação no mercado e competitividade frente aos concorrentes. As razões para tal acontecimento são as mais diversas:

- No ambiente macroeconômico, a associação de itens como pressão para reduzir a demanda interna, aumento da taxa de juros e da inflação e a apreciação do real trouxeram perdas às empresas do setor;

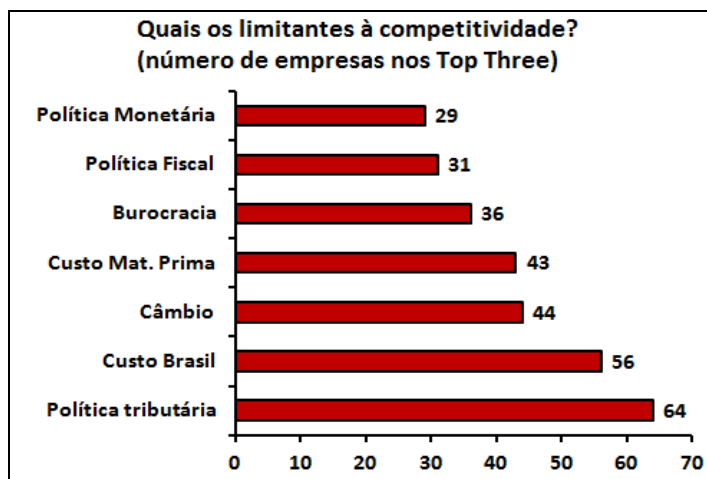
- Os altos custos de produção no Brasil associados aos pesados encargos trabalhistas e sociais desencorajaram investimentos e limitaram a criação de novos empregos;

- A alta dos preços das commodities e o aumento da tarifa média de energia elétrica industrial incrementaram ainda mais os custos de produção no país;

- A elevação excessiva da arrecadação tributária (264% somente nos últimos dez anos).

Segundo pesquisa realizada pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) com parte das empresas associadas, os principais fatores limitantes à competitividade brasileira no setor de autopeças poderiam ser divididos, por ordem de importância, segundo o gráfico 1:

Gráfico 1

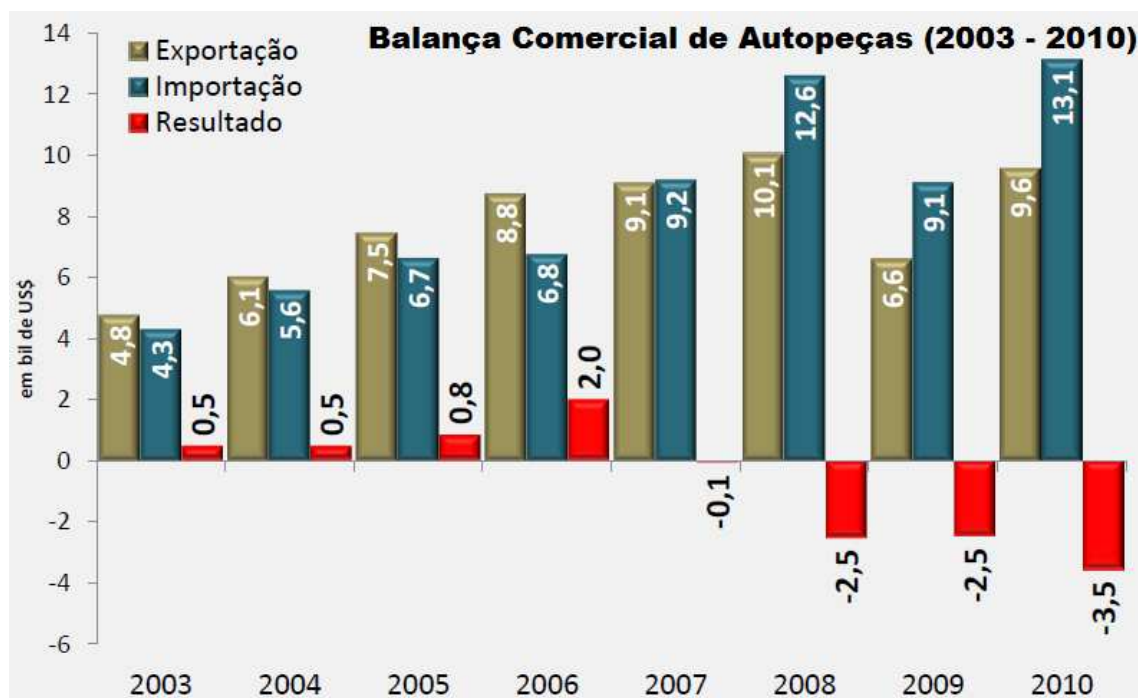


Fonte: Sindipeças (2011). Elaboração própria.

A falta de competitividade da indústria brasileira é nítida e a cadeia de autopeças vem sofrendo as conseqüências disso. As empresas de menor porte são as mais afetadas, pois sofrem pressão tanto por parte dos seus fornecedores de matéria-prima quanto dos seus clientes, ambos com maior poder de barganha. Fora isso, o alto grau de competição e a concorrência bloqueiam o repasse fácil de custos e tornam ainda mais dispendioso produzir.

Frente a tal contexto, a soma de todos os fatores posteriormente citados resultou no déficit de US\$ 3,55 bilhões na balança comercial da indústria de autopeças em 2010 (gráfico 2).

Gráfico 2



Fonte: Sindipeças (2011)

Tornou-se evidente a necessidade do governo brasileiro tomar alguma medida visando conter e escalada do déficit, aumentar as exportações de componentes automotivos e melhorar a competitividade da indústria local. A recuperação do setor de autopeças passou a ser necessária.

O redutor do Imposto de Importação de Autopeças

- Breve histórico

Durante o período do chamado “Regime Automotivo” (de 1995 a 1999) os tributos incidentes sobre a importação de bens de capital e produção foram reduzidos. Tal medida visava facilitar a implantação de novas linhas de produção de automóveis, ao mesmo tempo em que incentivava a vinda de um maior número de montadoras internacionais, aquelas que ainda não possuíam plantas no Brasil, a iniciarem fabricação local.

Ao final do período em questão, optou-se pela manutenção da redução de 40% do imposto de importação incidente sobre a nacionalização de peças e componentes utilizados na fabricação de veículos e autopeças. Em 12 de fevereiro de 2001, tal redução foi convertida no artigo quinto da lei 10.182.

Na época, a implantação do redutor fazia sentido no cenário industrial. As montadoras encontravam, em suas matrizes, mercados já saturados e enfrentavam acirrada competição frente a um mercado com demanda estagnada. A soma de estabilidade monetária, segurança jurídica, clareza do regime automotivo brasileiro e os diversos problemas advindos da crise política e econômica da Argentina, tornaram toleráveis os riscos para as montadoras que quisessem se estabelecer em nosso país. O Brasil - para as montadoras - tornou-se a melhor aposta na América do Sul.

A abertura comercial e a entrada de um grande número de multinacionais alteraram o cenário do setor automotivo. A expectativa era de que a nacionalização da produção adensasse a cadeia produtiva, o que possibilitaria a geração de ganhos de escala e participação no mercado externo para as indústrias nacionais de autopeças, o que não ocorreu.

- Contexto atual

A isenção temporária do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e a expansão do crédito ao consumidor, possibilitaram o aumento das vendas de automóveis. Por efeito de encadeamento, houve crescimento na demanda por autopeças. Porém, como nos últimos anos muitos fabricantes mundiais do setor obtiveram acúmulo de estoques, o aumento da oferta externa e o câmbio valorizado beneficiaram as montadoras localizadas no país, que passaram a importar uma maior quantidade de componentes. Com o real valorizado, a elevação do

número de fornecedores externos viáveis possibilitou que eles adquirissem poder de negociar preços com fabricantes nacionais.

Tabela 1:

Importação de autopeças (jan-dez/2010 sobre jan-dez/2009) - em US\$ FOB					
Ordem	País	jan-dez 2010	jan-dez 2009	Variação (%) 2010/2009	Participação jan-dez 2010
1	JAPÃO	1.848.592.971	1.592.964.134	16,05	14,06
2	ALEMANHA	1.776.446.729	1.339.105.356	32,66	13,51
3	ESTADOS UNIDOS	1.731.904.088	1.065.885.539	62,48	13,17
4	ARGENTINA	1.336.991.365	1.016.561.710	31,52	10,17
5	FRANÇA	936.473.247	610.622.438	53,36	7,12
6	ITÁLIA	819.321.274	520.451.545	57,43	6,23
7	CHINA	772.928.384	467.117.237	65,47	5,88
8	TAILÂNDIA	564.821.031	445.125.020	26,89	4,30
9	SUÉCIA	487.906.860	232.228.148	110,10	3,71
10	CORÉIA DO SUL	379.735.042	115.093.942	229,93	2,89
11	MÉXICO	277.402.834	202.272.545	37,14	2,11
12	ESPANHA	270.625.953	206.373.202	31,13	2,06
13	REPÚBLICA TCHeca	199.162.106	158.166.566	25,92	1,51
14	REINO UNIDO	198.961.788	138.817.104	43,33	1,51
15	ÍNDIA	164.765.778	90.878.252	81,30	1,25
16	TURQUIA	105.800.829	87.014.790	21,59	0,80
17	INDONÉSIA	99.930.731	84.753.926	17,91	0,76
18	ÁFRICA DO SUL	99.811.343	67.327.576	48,25	0,76
19	SUÍÇA	93.222.177	53.437.959	74,45	0,71
20	POLÔNIA	90.934.887	49.882.577	82,30	0,69
Vinte principais países (jan-dez 2010)		12.255.739.417	8.544.079.566	43,44	93,20
Outros 118 países		893.613.305	579.878.493	54,10	6,80

Fonte: MDIC/Secex/Depla (2011). Elaboração própria.

Pela tabela 1, podemos notar a importância do Japão como principal país fornecedor de componentes automotivos, tal dado é explicado pelo crescimento das montadoras japonesas dentro do mercado nacional e pelo fato da estrutura produtiva aqui implantada importar, da matriz asiática, as peças mais sofisticadas e de maior valor agregado. A Argentina, devido à liberação aduaneira prevista no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e ao Acordo Automotivo Brasil-Argentina, consta com destaque, em meio aos países mais desenvolvidos, na pauta nacional de importação de autopeças.

Frente a tal situação, no início de 2010, em ação conjunta, os Ministérios da Fazenda e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) anunciaram um pacote de incentivo à competitividade nacional. Entre as medidas a serem tomadas, uma vez que o

volume de autopeças importadas tornara-se alto, constava o fim do redutor de 40% para imposto de importação de autopeças. Como no Brasil tal imposto de importação encontra-se por volta de 10% - contra uma média de 14% nos outros países do MERCOSUL - a eliminação do redutor surgiu como possível solução para reverter o déficit da balança comercial do setor (cujos valores podem ser observados na tabela 2) e fortalecer as empresas de capital nacional.

Tabela 2:

Balança comercial de autopeças (jan-dez 2010 sobre jan-dez/2009) - em US\$ FOB								
Mês	Exportação		Variação mês/mês (%) 2010/2009	Importação		Variação mês/mês (%) 2010/2009	Resultado balança comercial	
	2010	2009		2010	2009		2010	2009
JANEIRO	506.707.922	343.278.664	47,61	910.777.747	713.075.504	27,73	-404.069.825	-369.796.840
FEVEREIRO	584.639.473	450.689.849	29,72	881.607.909	536.637.159	64,28	-296.968.436	-85.947.310
MARÇO	823.340.786	566.470.123	45,35	1.156.135.952	653.591.637	76,89	-332.795.166	-87.121.514
ABRIL	749.525.184	514.298.864	45,74	1.053.709.400	606.666.771	73,69	-304.184.216	-92.367.907
MAIO	801.961.934	495.826.692	61,74	1.050.293.412	624.724.957	68,12	-248.331.478	-128.898.265
JUNHO	818.204.696	512.188.159	59,75	1.075.382.014	725.938.681	48,14	-257.177.318	-213.750.522
JULHO	863.727.471	579.823.336	48,96	1.174.837.059	824.778.209	42,44	-311.109.588	-244.954.873
AGOSTO	915.924.658	580.344.632	57,82	1.226.745.297	821.294.665	49,37	-310.820.639	-240.950.033
SETEMBRO	860.929.164	611.243.005	40,85	1.185.977.621	882.006.134	34,46	-325.048.457	-270.763.129
OUTUBRO	904.012.192	685.511.866	31,87	1.233.307.941	977.202.889	26,21	-329.295.749	-291.691.023
NOVEMBRO	885.619.551	630.134.904	40,54	1.191.122.992	938.412.124	26,93	-305.503.441	-308.277.220
DEZEMBRO	887.997.904	666.405.598	33,25	1.009.455.378	819.629.329	23,16	-121.457.474	-153.223.731
Acumulado (jan-dez) variação período (%) 2010/2009	9.602.590.935	6.636.215.692	44,70	13.149.352.722	9.123.958.059	44,12	-3.546.761.787	-2.487.742.367

Fonte: MDIC/Secex/Depla (2011). Elaboração própria.

Por meio do artigo 42 da lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, ficou estabelecida a extinção, escalonada no tempo, do redutor de 40% do Imposto de Importação para o setor automotivo. A extinção ocorreu com a eliminação gradual do redutor, de acordo com os seguintes prazos:

- até 31 de julho de 2010, o Imposto de Importação foi reduzido em quarenta por cento;
- até 30 de outubro de 2010, o Imposto de Importação foi reduzido em trinta por cento;
- até 31 de maio de 2011, o Imposto de Importação foi reduzido em vinte por cento;
- a partir de 1º de junho de 2011, não há mais redução do imposto de importação.

O mecanismo de extinção gradual do redutor foi adotado visando não atrapalhar as encomendas de produtos já em curso, assim como proporcionar um tempo hábil para que os

contratos pudessem ser renegociados. Há ainda uma lista de produtos, sem similar nacional, que continua a valer-se do redutor.

Problema da pesquisa

A pesquisa realizada tem como intuito esclarecer a seguinte questão:

A extinção do redutor do Imposto de Importação de autopeças conseguirá aumentar a competitividade da indústria nacional do setor?

Hipótese e objetivo

Para o desenvolvimento do presente trabalho, partimos da hipótese de que a extinção do redutor do Imposto de Importação de autopeças conseguirá aumentar, mesmo que suavemente, a competitividade da indústria nacional de componentes automotivos frente à concorrência externa. Com isso, objetivamos analisar os principais impactos advindos dessa medida econômica e assim, acompanhar o processo de reversão do déficit da balança comercial do setor.

Estrutura da monografia

A estrutura do trabalho foi dividida em cinco capítulos.

Na introdução, consta uma abordagem simples do conceito de competitividade e então, apresentamos um breve histórico das razões que culminaram na extinção do redutor do Imposto de Importação para peças automotivas.

Em seguida, no capítulo um, elaboramos uma descrição do setor automobilístico brasileiro. Avaliamos itens como produção, consumo, estrutura de mercado e investimentos da indústria automotiva e de autopeças.

A análise da relação entre as importações de autopeças e as montadoras de veículos no Brasil é focada no segundo capítulo, onde apresentamos o comércio externo do setor, a balança comercial dos últimos anos e os impactos que a maior demanda por itens importados acarreta aos fornecedores locais de autopeças.

Já na terceira parte da monografia, partimos para os impactos advindos da extinção do redutor do Imposto de Importação para peças automotivas. Primeiramente, é feita uma apresentação mais apurada do que foi o Regime Automotivo Brasileiro e como se deu a criação do redutor. Então, partindo para tempos mais atuais, analisamos o contexto em que ocorreu a extinção do mesmo e, por meio da balança comercial do setor de autopeças e do acompanhamento monetário das importações (considerando o período de julho/2010 até outubro/2011), compararemos os resultados obtidos.

Por fim, no último capítulo, é feita uma avaliação dos resultados obtidos. A conclusão buscará colaborar para uma maior conscientização quanto à importância estratégica da indústria automotiva no Brasil, devido ao fato de suas repercussões econômicas e tecnológicas afetarem quase todos os segmentos industriais presentes no país.

CAPÍTULO 1 – O setor automobilístico brasileiro

Em 16 de agosto de 1956 formalizou-se a criação do GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) pelo então presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira. Tal ato visava estimular a fabricação local e não apenas a montagem de veículos no Brasil. Os estímulos do GEIA e o crescimento do mercado nacional atraíram as grandes empresas montadoras das nações industrializadas, que temiam o risco de serem excluídas dos novos mercados em crescimento caso não investissem na implantação de fábricas locais.

Após 55 anos, segundo dados da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) o setor automotivo instalado no país conta com a presença de 14 empresas fabricantes de automóveis e comerciais leves, em 20 fábricas espalhadas em 8 estados brasileiros. São eles São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia, Rio Grande do Sul, Ceará, Goiás e Minas Gerais. Conforme dados do Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores), tal estrutura é abastecida através de uma rede composta por 500 empresas de autopeças, distribuídas em 11 dos 26 estados nacionais. Com exceção da região Norte, as demais regiões brasileiras (Sudeste, Sul, Centro-Oeste Nordeste) contam com a presença de plantas industriais do complexo automotivo. O Brasil possui capacidade instalada para produzir 4,3 milhões de autoveículos e 109 mil máquinas agrícolas. Tal produção responde, direta e indiretamente, pelo emprego de 1,5 milhões de pessoas.

Desde 1957, quando foi iniciada essa nova fase, até os dias de hoje, a indústria automobilística brasileira consagrou-se como possuidora de uma das maiores concentrações de marcas do mundo. Além disso, com o aumento da produção e do mercado interno, o país ascendeu à categoria de sexto maior produtor de autoveículos e quinto maior mercado consumidor dos mesmos.

De fato, a implantação e desenvolvimento do setor automotivo cooperaram e impulsionaram o Brasil a mudar de patamar econômico. A economia brasileira deixaria de apoiar-se apenas na agricultura e na produção de commodities primárias e o país garantiria seu lugar no chamado mundo industrializado.

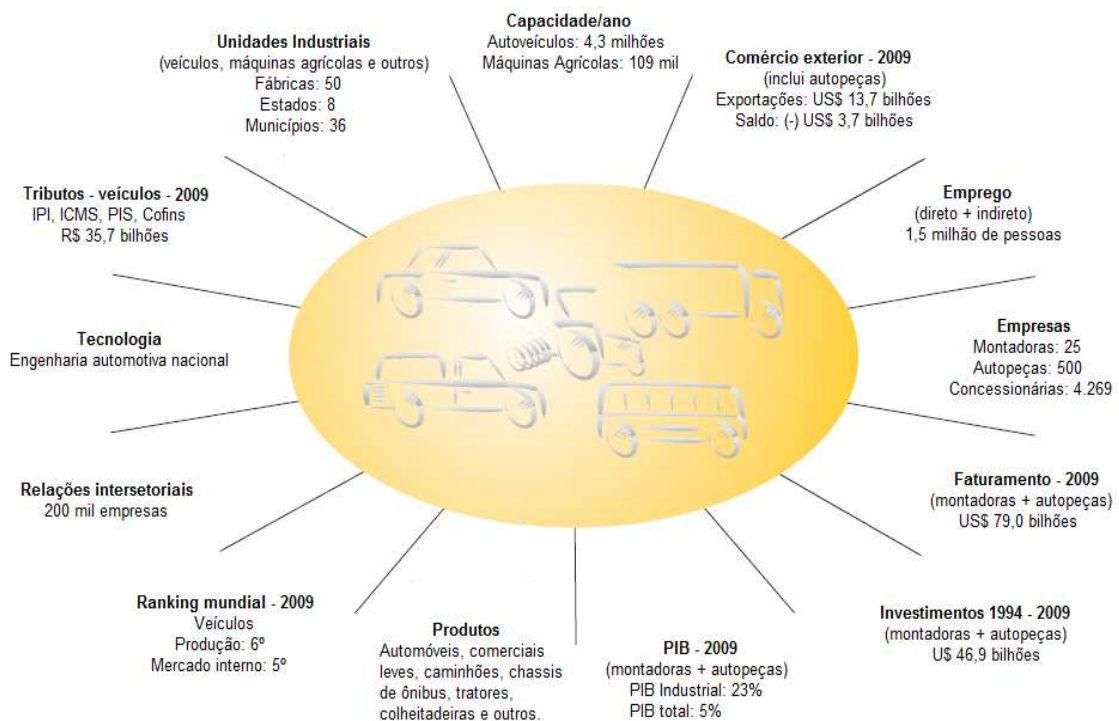
Assim como o Brasil, vários outros países emergentes conseguiram registrar saltos evolutivos de porte. Agora eles se apresentam como concorrentes das empresas aqui

instaladas, tanto como fornecedores de produtos prontos, quanto como pólos de atração para os novos investimentos feitos pelos grandes grupos automotivos.

Alguns números importantes da indústria automobilística nacional encontram-se resumidos na figura 1:

Figura 1

Indústria automobilística brasileira em grandes números



Fonte: ANFAVEA (2010)

1.1 A produção automobilística brasileira

Nestes cinquenta e cinco anos, a indústria automobilística nacional, assim como todos os outros setores econômicos, passaram por diversos altos e baixos. O Brasil atravessou o regime militar, assistiu ao renascimento democrático, ultrapassou variados planos econômicos e a abertura econômica. E durante todo esse processo, tornou-se possível que a indústria automobilística aqui fundada figurasse como a sexta maior produtora mundial de veículos (2009), conforme consta na tabela 3.

Tabela 3



Produção de autoveículos - 2000/2009
Worldwide vehicle production - 2000/2009

Mil unidades/Thousand units

PAÍS/COUNTRY	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
China / China	2.069	2.334	3.287	4.444	5.234	5.708	7.278	8.883	9.299	13.791
Japão / Japan	10.141	9.777	10.257	10.286	10.512	10.800	11.484	11.596	11.576	7.935
Estados Unidos / United States	12.800	11.425	12.280	12.115	11.989	11.947	11.292	10.781	8.694	5.712
Alemanha / Germany	5.527	5.692	5.469	5.507	5.570	5.758	5.820	6.213	6.046	5.210
Coreia do Sul / South Korea	3.115	2.946	3.148	3.178	3.469	3.699	3.840	4.086	3.827	3.513
BRASIL / BRAZIL	1.691	1.817	1.792	1.828	2.317	2.531	2.612	2.980	3.216	3.185
Índia / India	801	815	895	1.161	1.511	1.639	2.017	2.254	2.332	2.633
Espanha / Spain	3.033	2.850	2.855	3.030	3.012	2.752	2.777	2.890	2.542	2.170
Frância / France	3.348	3.628	3.702	3.620	3.666	3.549	3.169	3.016	2.569	2.050
México / Mexico	1.935	1.841	1.805	1.575	1.577	1.684	2.046	2.095	2.168	1.557
Canadá / Canada	2.962	2.533	2.629	2.553	2.711	2.688	2.572	2.579	2.082	1.490
Reino Unido / United Kingdom	1.814	1.685	1.823	1.846	1.856	1.803	1.650	1.750	1.650	1.090
República Tcheca / Czech Republic	455	465	447	442	448	602	855	938	947	975
Taiilândia / Thailand	412	459	585	742	928	1.123	1.194	1.287	1.394	968
Polônia / Poland	505	348	311	322	601	613	715	785	946	879
Turquia / Turkey	431	271	347	533	823	879	988	1.099	1.147	870
Itália / Italy	1.738	1.580	1.427	1.322	1.142	1.038	1.212	1.284	1.024	843
Irã / Iran	278	323	315	582	789	817	904	997	1.051	752
Rússia / Russia	1.206	1.251	1.220	1.279	1.386	1.355	1.503	1.660	1.790	722
Bélgica / Belgium	1.033	1.187	1.057	904	900	927	918	834	724	523
Argentina / Argentina	340	236	159	169	260	320	432	545	597	513
Malásia / Malaysia	283	359	395	344	472	563	503	442	531	485
Indonésia / Indonesia	293	279	299	322	408	501	296	412	601	465
África do Sul / South Africa	357	407	404	421	450	525	588	534	563	380
Austrália / Australia	347	319	344	413	411	395	331	335	330	227
Suécia / Sweden	301	289	276	323	340	339	333	366	308	156
Outros / Others	1.460	1.477	1.742	1.725	2.054	2.335	2.339	2.864	2.874	2.049
TOTAL / TOTAL	58.374	56.304	58.994	60.663	64.496	66.551	69.335	73.139	70.520	60.987

Fonte: ANFAVEA, OICA (2010)

Dentro do contexto nacional, ao analisarmos a evolução da produção brasileira de veículos por segmento durante o período compreendido entre os anos 2000-2009 (tabela 4), observamos um crescimento ininterrupto, porém de ritmo variado, de 2003 a 2008.

Como efeito da crise financeira internacional, a produção de veículos em 2009 ficou 1% abaixo do total do ano anterior. As montadoras fabricaram de janeiro a dezembro 3,18 milhões de unidades, contra 3,21 milhões de veículos produzidos em 2008. A queda da produção deveu-se principalmente à diminuição de 35% das exportações.

Tabela 4

PRODUÇÃO - 2000/2009					
ANO	AUTOMÓVEIS	COMERCIAIS LEVES	CAMINHÕES	ÔNIBUS	TOTAL
2000	1.361.721	235.161	71.686	22.672	1.691.240
2001	1.501.586	214.936	77.431	23.163	1.817.116
2002	1.520.285	179.861	68.558	22.826	1.791.530
2003	1.505.139	216.702	78.960	26.990	1.827.791
2004	1.862.780	318.351	107.338	28.758	2.317.227
2005	2.011.817	365.636	118.000	35.387	2.530.840
2006	2.092.003	379.208	106.644	34.474	2.612.329
2007	2.391.354	412.487	137.281	38.986	2.980.108
2008	2.545.729	458.806	167.330	44.111	3.215.976
2009	2.575.418	449.337	123.633	34.535	3.182.923

Fonte: ANFAVEA (2010). Elaboração própria.

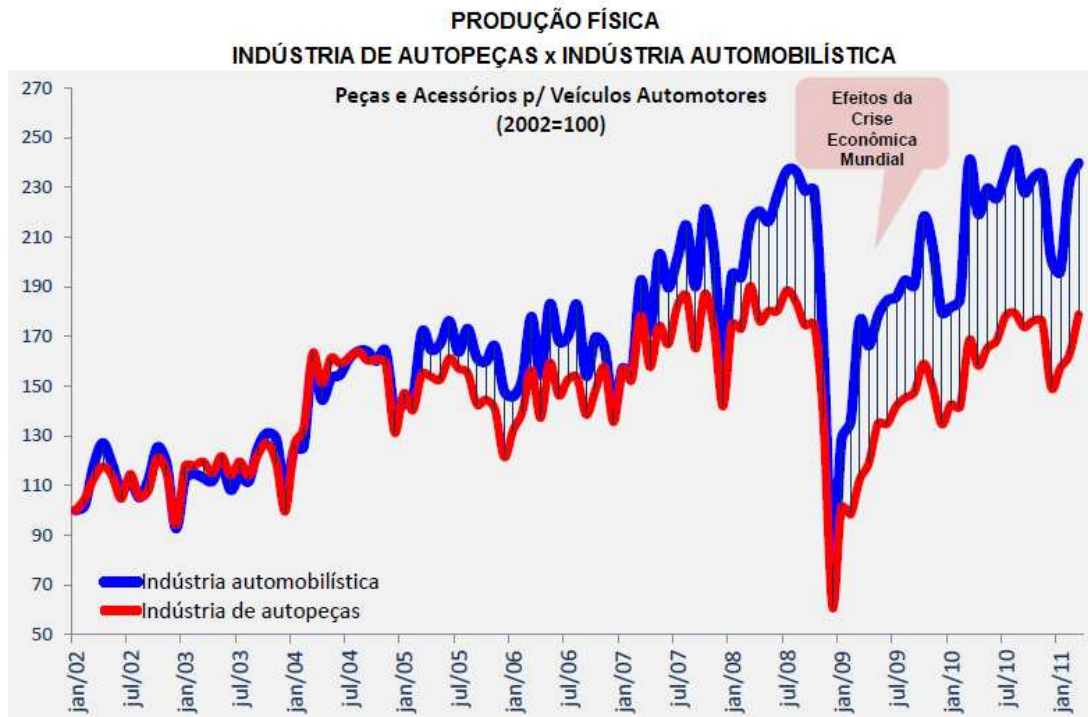
É válido destacar que nestes 55 anos, além da indústria automobilística nacional constar entre as maiores em número de produção, também foram desenvolvidos aqui projetos de conteúdo exclusivamente nacional, como:

1. A motorização 1.0, lançada em 1990 e que em 2009 respondeu diretamente por 52,7% dos licenciamentos de automóveis novos.
2. Os veículos flex fuel, que circulam tanto com álcool quanto com gasolina, também foram aqui originados e adquiriram grande parte do mercado nacional. Os modelos começaram a ser comercializados em 2003 e em seis anos, já respondiam por mais de 80% da produção.
3. Alguns comerciais leves derivados dos automóveis de passeio, como Chevrolet Montana, Fiat Strada, Volkswagen Saveiro e Ford Courier, são veículos tipicamente nacionais. Sendo importante destacar que o Brasil é o único mercado onde os três segmentos de picapes (grandes, médias e pequenas) é sustentável.

A importante posição assumida entre os grandes produtores realça a significância do ramo automotivo dentro da estrutura da economia brasileira. Em 2009, conforme dados da ANFAVEA, o faturamento líquido obtido agregando montadoras e autopeças foi de US\$ 79 bilhões.

Ao tratarmos de números relativos apenas à indústria de autopeças, o gráfico 3 demonstra que existe uma relação bem próxima entre a produção de veículos no Brasil e a produção dos fabricantes de autopeças aqui instalados.

Gráfico 3



Fonte: Sindipeças (2011)

Segundo dados do Sindipeças, o faturamento previsto para 2011 no setor é da ordem de R\$ 90 bilhões (ou US\$ 53,4 bilhões). Sendo que no ano de 2010, conforme consta na tabela 5, estima-se que as empresas associadas faturaram aproximadamente R\$ 86,4 bilhões (ou US\$ 49,8 bilhões). O que indica um crescimento real de 14,2% sobre os valores obtidos em 2009, explicado pelo aumento de 14,5% na produção de veículos.

Tabela 5

FATURAMENTO OU RECEITA OPERACIONAL BRUTA (em moeda corrente ou valores nominais)								
ano fiscal	2007		2008		2009		2010 (estimativa)	
variáveis unidade monetária	valor monetário	variação % 2007/2006	valor monetário	variação % 2008/2007	valor monetário	variação % 2009/2008	valor monetário	variação % 2010/2009
R\$ bilhões (reais ou BRL)	68,283	9,9%	75,171	10,1%	75,668	0,7%	86,387	14,2%
US\$ bilhões (dólar norte-americano ou USD)	35,064	22,8%	40,992	16,9%	37,895	-7,6%	49,767	31,3%

Fonte: Sindipeças (2010)

1.2 Caracterização da demanda

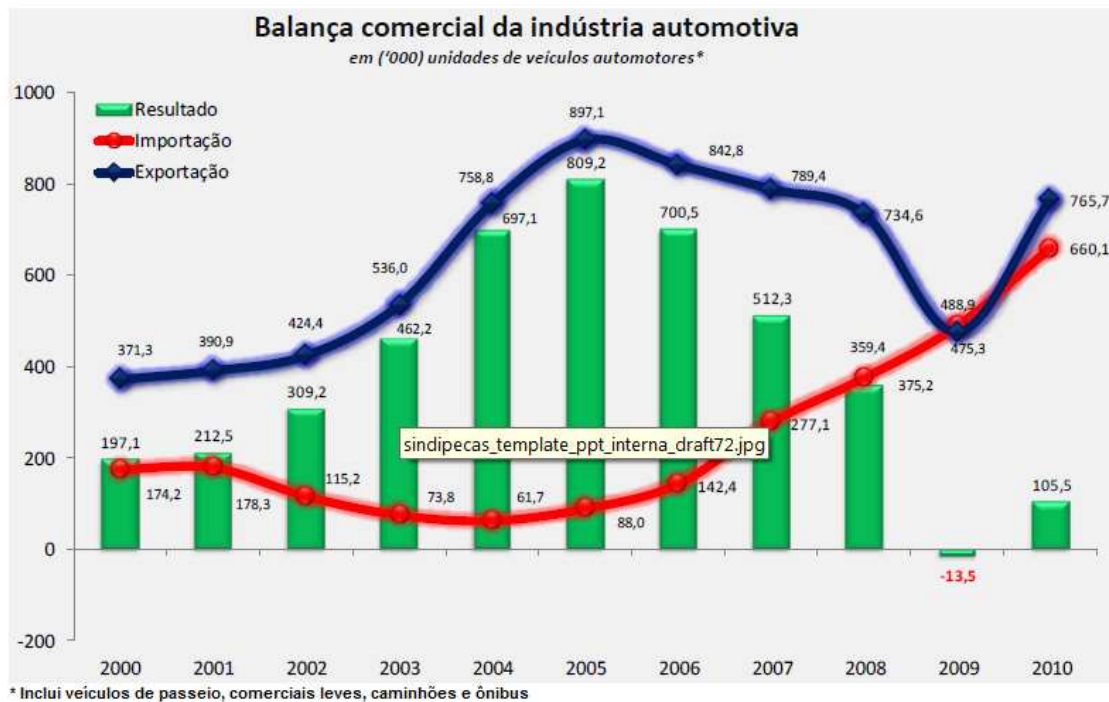
A expansão da produção de autoveículos no Brasil sustenta-se fortemente na demanda interna. Segundo a ANFAVEA, fatores como a ascensão financeira de parte das classes D e E trouxeram ao mercado consumidor uma nova quantia de cidadãos com poder aquisitivo e, dentro desse cenário, essas pessoas passaram a ter entre seus interesses de compra a aquisição de veículos automotores.

Outra fonte importante de estímulo à demanda interna, foram as ações tomadas pelo governo federal ainda na época da crise internacional. Por meio do estímulo ao consumo, feito via reduções fiscais, redução de juros e expansão de crédito, as repercussões da crise na economia brasileira foram amenizadas e as vendas em vários setores, incluindo o automotivo, sofreram menores abalos quando comparadas a outros mercados do mundo.

Ao tratarmos da venda de veículos nacionais para o mercado externo, podemos notar pelo gráfico 4 que ela apresentou desempenho ascendente até o ano de 2005, quando então essa trajetória foi alterada atingindo seu pior valor em 2009. As exportações de veículos no ano citado ficaram 35,5% abaixo do volume de 2008, quando as montadoras venderam ao mercado externo 735 mil unidades. Essa queda pode ser associada ao encolhimento dos mercados importadores afetados pela crise que se apoderou da economia mundial.

No ano de 2010, as exportações começaram a se recuperar devido à retomada de crescimento dos mercados no exterior. Porém, devido ao câmbio valorizado da moeda nacional, o veículo produzido no Brasil ainda encontra sérios entraves para competir no mercado externo.

Gráfico 4



Fonte: Sindipeças (2011)

Além da diminuição das exportações, o atual patamar do dólar traz outra preocupação: o abastecimento do mercado interno com produtos fabricados no Brasil. Atualmente, as montadoras de veículos aqui instaladas estão operando com capacidade ociosa e a atual taxa de câmbio surge como um dos fatores agravantes para essa situação, na medida em que torna o cenário atraente para a importação de produtos automotores. Esse fato também pode ser constatado no gráfico 4, onde notamos que a quantidade de veículos importados vem crescendo a cada ano.

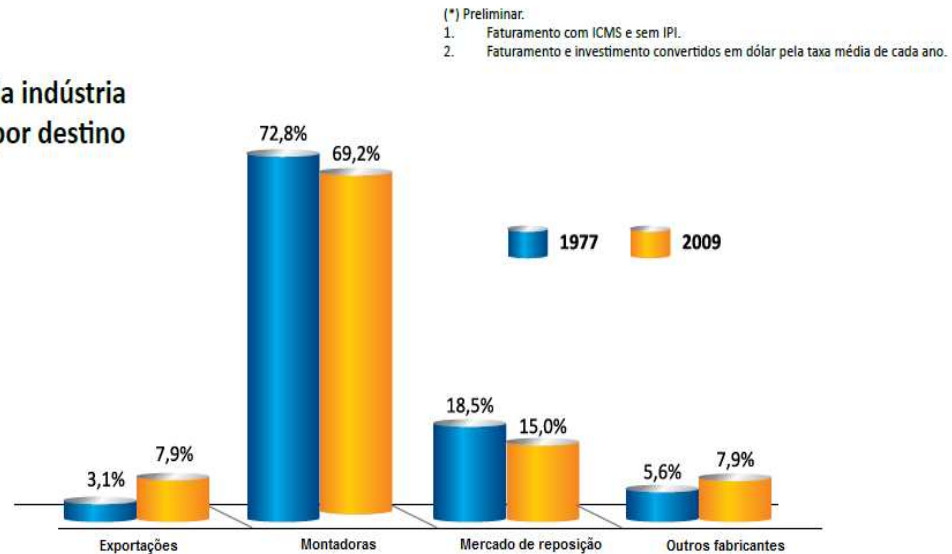
Ao considerarmos apenas o segmento de autopeças, torna-se importante notar que boa parte das vendas está associada ao consumo de um bem de uso intermediário. Tal característica faz com que a demanda interna por autopeças esteja fortemente ligada ao desempenho da indústria automobilística, especialmente, aos veículos leves.

De acordo com dados do Sindipeças, o faturamento da indústria de autopeças por destino (gráfico 5), desde 1977 até tempos mais atuais, tem como base fundamental a demanda advinda das montadoras, ficando em segundo lugar o mercado de reposição.

Gráfico 5

Faturamento da indústria de autopeças por destino 1977 e 2009

Em porcentagem



Fonte: Sindipeças (2010)

As autopeças exportadas representam menos de 10% do faturamento da indústria do setor e encontram-se concentradas em negócios de apenas 43 empresas fabricantes. Conforme dados apresentados na tabela 6, do total exportado pela indústria brasileira em 2009, 48,04% foram destinados à América do Sul. O segundo principal mercado, por região, foi a América do Norte (21,91%), seguida da Europa (20,84%), África (4,26%), Ásia e Oceania (3,94%) e América Central e Caribe (1,01%).

Tabela 6

Exportação de autopeças por região (jan-dez 2009) - em US\$ FOB			
Ordem	Região	2009	Participação (%) 2009
1	América do Sul	3.188.311.681	48,04
2	América do Norte	1.453.739.064	21,91
3	Europa	1.383.072.360	20,84
4	África	282.876.756	4,26
5	Ásia e Oceania	261.305.849	9,34
6	América Central e Caribe	66.909.982	1,01
Total		6.636.215.692	100,00

Fonte: MDIC/Secex/Depla (2010). Elaboração própria.

1.3 Estrutura de mercado

1.3.1 Segmento automotivo

O setor automotivo brasileiro reúne as principais marcas mundiais de automóveis, ônibus, comerciais leves, máquinas agrícolas e caminhões. As 25 montadoras que constituem a indústria automobilística brasileira são: AGCO (Massey Ferguson), Agrale, Caterpillar, CNH (Case e New Holland), Fiat, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, International, Iveco, John Deere, Karmann-Ghia, Komatsu, Man (Volkswagen Caminhões e Ônibus), Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Citroën, Renault, Scania, Toyota, Valtra, Volkswagen e Volvo.

Ao focarmos no segmento brasileiro de veículos leves, notamos a existência de quatro grandes marcas como principais participantes do mercado: Fiat, Volkswagen, General Motors e Ford. Em conjunto, elas totalizam mais de 70% das vendas (Tabela 7). Porém tal participação vem caindo nos últimos anos, devido ao acirramento da concorrência com a entrada de novas marcas e pelo aumento da demanda por veículos importados.

Tabela 7

VENDAS 2009			VENDAS 2010		
	MONTADORA	PARTICIPAÇÃO		MONTADORA	PARTICIPAÇÃO
1ª	FIAT	24,49%	1ª	FIAT	24,84%
2ª	VW	22,74%	2ª	VW	20,95%
3ª	GM	19,79%	3ª	GM	19,75%
4ª	FORD	10,10%	4ª	FORD	10,10%
5ª	HONDA	4,18%	5ª	RENAULT	4,82%
6ª	RENAULT	3,90%	6ª	HONDA	3,90%
7ª	TOYOTA	3,11%	7ª	HYUNDAI	3,18%
8ª	PEUGEOT	2,72%	8ª	TOYOTA	2,99%
9ª	HYUNDAI	2,36%	9ª	PEUGEOT	2,71%
10ª	CITROËN	2,30%	10ª	CITROËN	2,52%
11ª	MITSUBISHI	1,25%	11ª	KIA	1,64%
12ª	KIA	0,80%	12ª	MITSUBISHI	1,34%
13ª	NISSAN	0,77%	13ª	NISSAN	1,08%
14ª	M. BENZ	0,34%	14ª	M. BENZ	0,39%
15ª	BMW	0,18%	15ª	BMW	0,26%

Fonte: Fenabrave (2011)

De 2007 a 2010, a participação de mercado das quatro grandes fabricantes já citadas – Fiat, Volkswagen, General Motors e Ford – recuou de 81,39% para 73,64%. E em 2011, a participação das mesmas segue em queda.

Enquanto isso, os desafiantes – em especial os asiáticos – apresentam franca expansão. Marcas como Hyundai (sul coreana) e Chery (chinesa) vêm conquistando participações crescentes no mercado. De acordo com a tabela 8, notamos porém que o salto mais expressivo foi dado pela montadora Kia (sul coreana), com variação positiva de 125% da participação no mercado, garantindo porém apenas 1,64% de market share (Tabela 7).

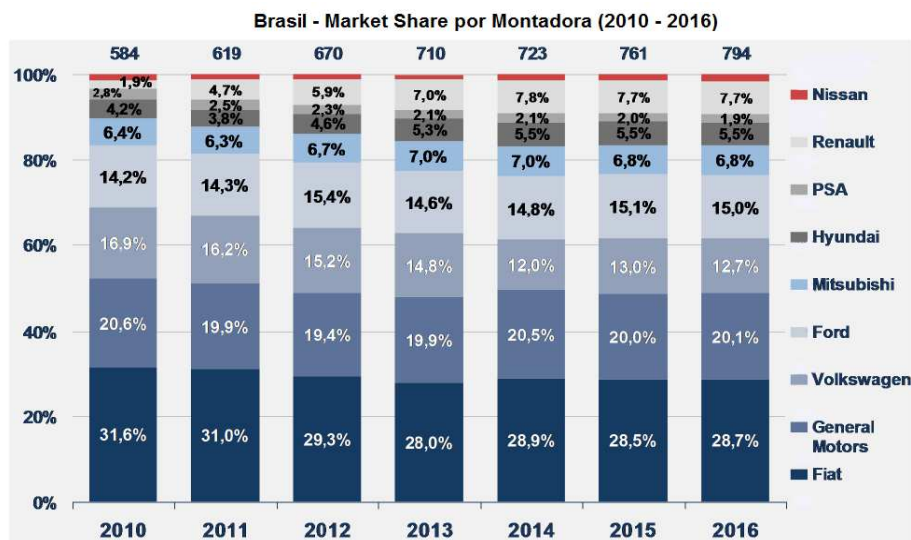
Tabela 8

PARTICIPAÇÃO NO MERCADO				
	MARCA	2009	2010	VARIAÇÃO
1ª	KIA	24.145	54.445	125,49%
2ª	BMW	5.278	8.517	61,37%
3ª	NISSAN	23.274	35.910	54,29%
4ª	HYUNDAI	71.063	106.029	49,20%
5ª	RENAULT	117.527	160.298	36,39%
6ª	M. BENZ	9.806	13.045	33,03%
7ª	CITROËN	69.303	84.062	21,30%
8ª	MITSUBISHI	37.506	44.611	18,94%

Fonte: Abeiva (2011)

De acordo com as previsões do Sindipeças, a tendência de perda de mercado por parte das montadoras mais tradicionais segue no longo prazo. Conforme podemos observar no gráfico 6, empresas como Volkswagen e Fiat diminuem sua participação, enquanto Nissan, Renault e Hyundai ganham mercado e competitividade.

Gráfico 6

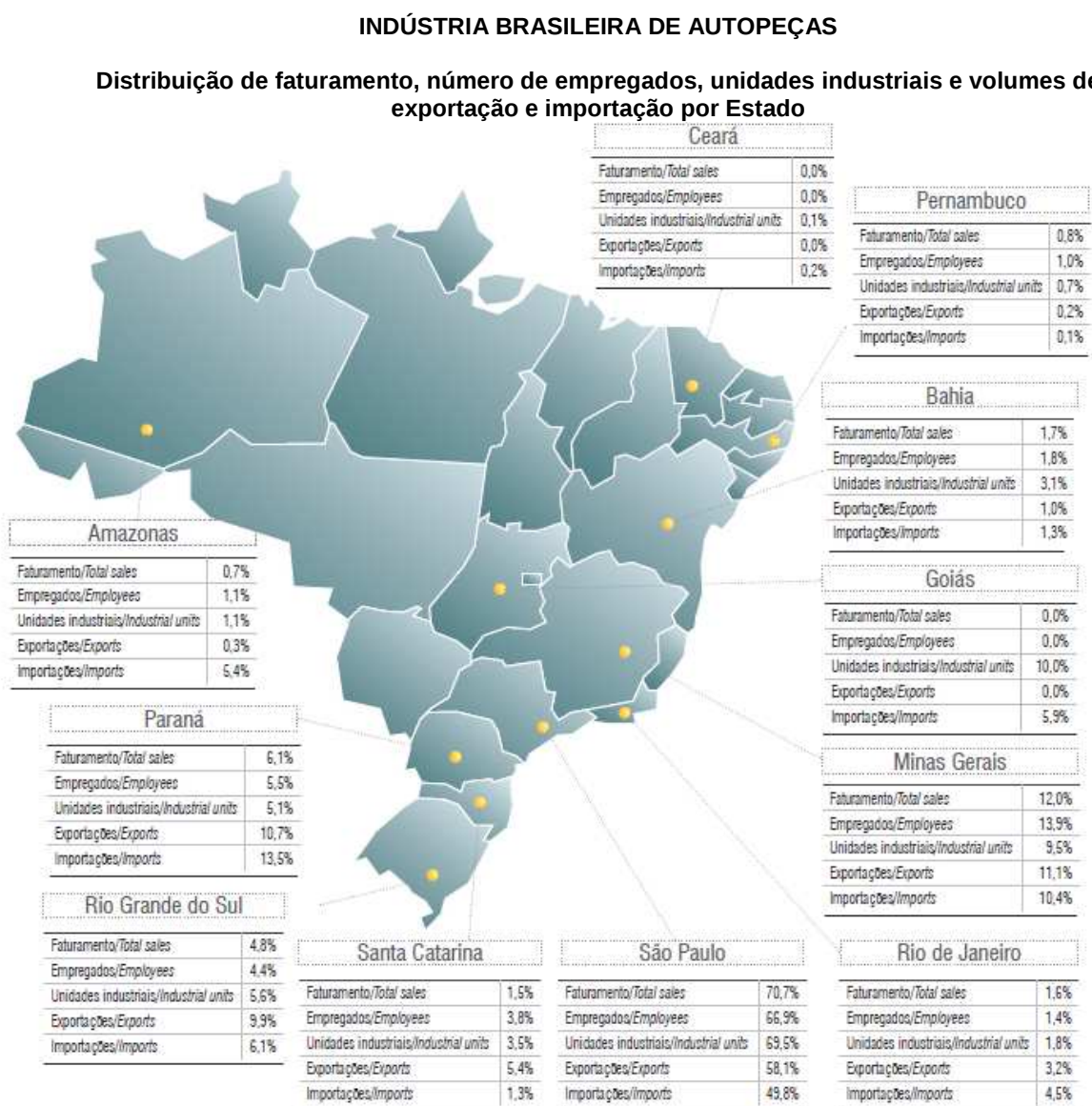


Fonte: Sindipeças (2011)

1.3.2 Segmento de autopeças

A cadeia de fornecedores é ampla e bem estruturada, o que justifica o fato de 81%, em média, dos componentes utilizados pelas montadoras serem de produção nacional. Frente aos outros países emergentes, índices superiores de nacionalização só são encontrados na Rússia (83%).

Figura 2



Fonte: Sindipeças (2011)

O segmento de autopeças brasileiro é formado por 741 unidades industriais, distribuídas por onze estados (conforme podemos notar na figura 2). Torna-se válido destacar que o processo de desconcentração regional que vem sendo observado entre as montadoras de veículos recentemente, também pode ser notado, mas em menor proporção, entre as autopeças. O estado de São Paulo, apesar de ainda apresentar participação expressiva no total de empresas do segmento, obteve perda relativa de cerca de 9 pontos percentuais entre os anos 2000 (76,8%) e 2010 (67,9%).

Conforme consta na figura 3, a cadeia produtiva dentro do segmento é dividida em diferentes níveis de fornecedores (três ou quatro, dependendo do critério de classificação adotado), os chamados *tiers*. O primeiro nível é formado pelas sistemistas, empresas que fornecem sistemas completos de peças diretamente para a linha final de montagem. As sistemistas “trabalham em contato direto com os fabricantes de automóveis para projetar, manufaturar e entregar sistemas automobilísticos complexos e módulos, tais como importantes unidades do interior, do exterior ou do *drive train*. Os fornecedores de nível 1, por sua vez, compram dos fornecedores de nível 2 e 3”. Os fornecedores de nível 2 produzem *value adding parts* nas fases menores de submontagem e “compram dos [fornecedores] de nível 3 e entregam para os de nível 1”. Os fornecedores de nível 3 suprem “materiais *engineered* e serviços especiais, tais como rolos de folhas de aço, (...) e superfícies tratadas” (European Competitiveness Report 2004: 159-160).

Figura 3



Fonte: Sindipeças (2011)

A partir da segunda metade dos anos 1990, a indústria de autopeças instalada no Brasil passou por acentuada reestruturação patrimonial articulando-se ao processo de modernização e integração mundial da indústria automobilística. De acordo com o Sindipeças, em 1994, 48,1% das empresas de autopeças eram estrangeiras, participação que atingiu 73,3% em 2010. Essa internacionalização e a intensa modernização transformaram radicalmente a inserção dessa indústria no cenário mundial: o Brasil pôde passar de importador de peças a exportador. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, o setor nacional de autopeças exportou, em 2009, perto de US\$ 4 bilhões, tendo o Estado de São Paulo respondido por cerca de 62% desse montante.

O processo de desnacionalização pelo qual o segmento de autopeças está passando vem chamando a atenção. Como efeito da globalização, as empresas constituídas com capital de origem exclusivamente nacional perderam participação no mercado doméstico para aquelas de capital estrangeiro. Esse processo pode ser observado na tabela 9, onde notamos aumento de 2,1% na participação das empresas internacionais.

Tabela 9

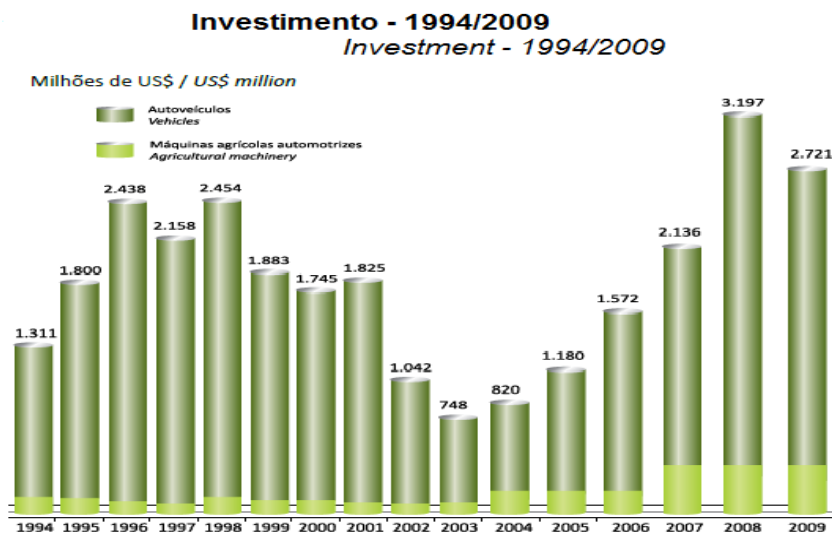
Distribuição das empresas conforme a origem do capital - 2000 x 2010		
	2000	2010
Capital nacional	59,00%	58,70%
Capital estrangeiro	28,90%	31,00%
Capital majoritário nacional	2,30%	2,00%
Capital majoritário estrangeiro	8,10%	7,50%
Capital misto	1,70%	0,80%
Total	100%	100%

Fonte: Sindipeças (2011). Elaboração própria.

1.4 Investimentos

Conforme dados da Anfavea (2010), no período de 1994 a 2009, o total de investimentos feito pelo setor automotivo foi de US\$ 46,9 bilhões. Como resultado, houve ampliação da capacidade produtiva de autoveículos e máquinas agrícolas instalada no Brasil. Os investimentos passaram de US\$ 1,31 milhão para US\$ 2,72 milhões em 2009, como podemos notar pelo gráfico 7.

Gráfico 7



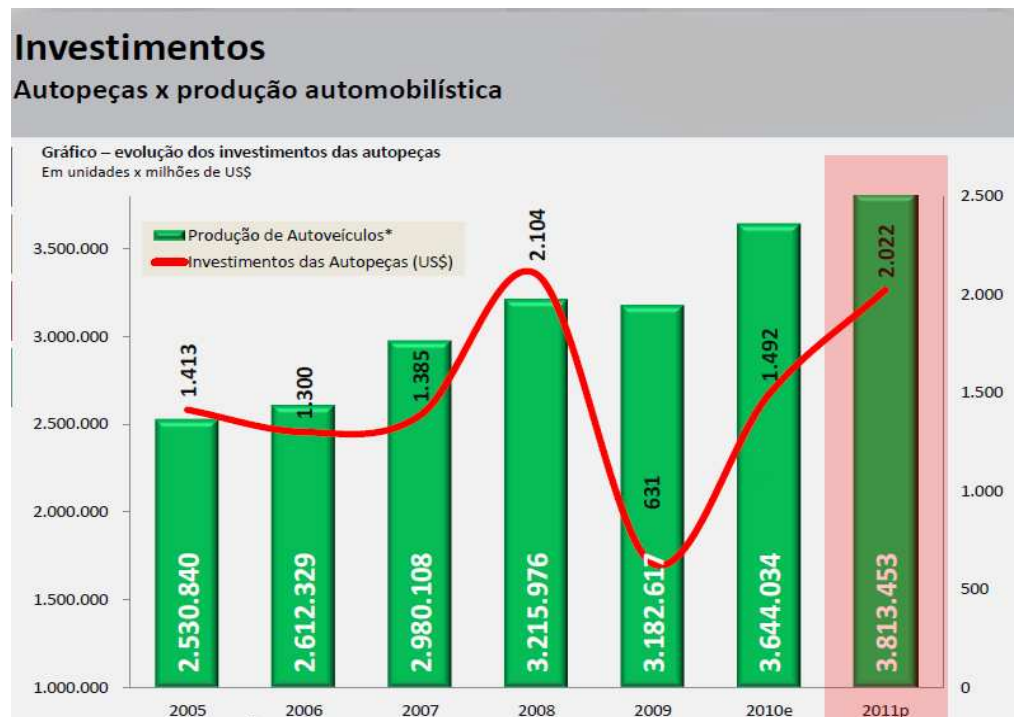
Fonte: Anfavea (2010)

Considerando apenas os últimos dez anos, a indústria automobilística atraiu investimentos da ordem de US\$ 17 bilhões. Sendo válido destacar que 35% desses investimentos (US\$ 5,9 bilhões) ocorreram nos anos de 2008 e 2009.

Os investimentos têm como principal fonte tanto os recursos próprios das empresas quanto o BNDES, que possui participação significativa como órgão financiador dos investimentos das montadoras (e, em menor escala, das indústrias de autopeças).

Considerando apenas o segmento das autopeças, os investimentos possuem certa tendência à estagnação em termos de instalação de novas fábricas e aumento da capacidade produtiva. A influência gerada pelas variações cambiais e o custo Brasil (conjunto de distorções presentes na economia brasileira que é responsável pela baixa competitividade e ineficiência das empresas aqui presentes) afetam negativamente as decisões de investimentos no setor, o que pode ser observado no gráfico 8.

Gráfico 8



Fonte: Anfavea e Sindipeças (2011)

*Inclui veículos de passeio, comerciais leves, caminhões e ônibus
p=projeção, e=esperado

Com exceção do ano de 2009, quando os efeitos da crise econômica passaram a ser evidentes, podemos notar que desde 2005 as inversões presentes no segmento superaram a ordem de US\$ 1 bilhão, patamar antes alcançado apenas na segunda metade dos anos 90 e que fora perdido no quadriênio 2001-2004.

Apesar disso, são necessários mais investimentos na indústria de autopeças para diminuir os custos de produção e de distribuição. Estes valores são altos devido à carência de infraestrutura das estradas e dos portos do país.

Nesse cenário, duas críticas podem ser feitas: primeiro, os fornecedores estão investindo na melhoria da capacidade de produção de uma maneira considerada mais reativa do que pró-ativa. O que gera uma situação constante de falta de capacidade e aumenta a possibilidade dos grandes fabricantes procurarem outros países para suprir as demandas adicionais de crescimento.

Em segundo lugar, a falta de concorrência global para os fornecedores vem da ausência de avanço da produtividade. Os fatores de custo são elevados e continuam crescendo cada vez mais. Ainda assim, os fornecedores não se esforçam para melhorar a estrutura de custo para acabar com o aumento dos preços.

É comprovado que nosso país possui elevado potencial de crescimento dentro do setor automotivo, porém a dificuldade encontra-se em colocar em andamento uma série de ações que possa ampliar ainda mais os investimentos e, conseqüentemente, esse potencial.

CAPÍTULO 2 – As importações e o setor automotivo nacional

A indústria de autopeças instalada no Brasil, assim como outros setores economicamente relevantes, conseguiu recuperar em 2010 o que havia perdido após os impactos da crise financeira. Os aproximadamente quinhentos associados ao Sindipeças e à Abipeças (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças) faturaram em 2010 cerca de US\$ 49,8 bilhões, valor 31,4% superior ao arrecadado em 2009.

O número de empregados e os investimentos também cresceram. De 207,5 mil trabalhadores em 2008, o número subiu para 224,6 mil em 2010. Os investimentos, apesar de não terem alcançado ou superado o patamar de 2008 (US\$ 2,1 bilhões), apresentaram alta de 3% frente ao obtido em 2009 e atingiram US\$ 1,5 bilhão.

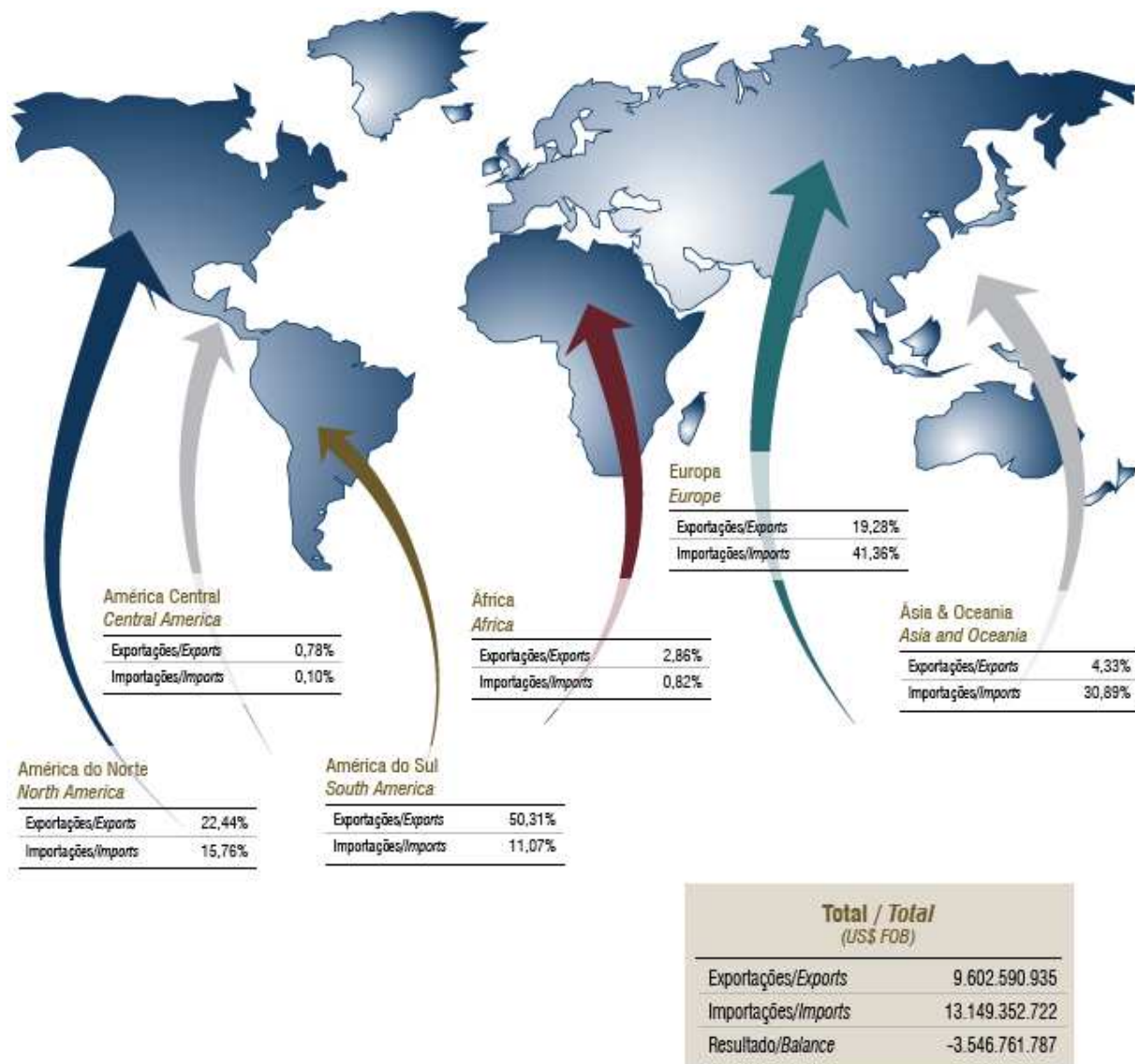
Porém, apesar dos bons números apresentados pelo setor, o aumento das importações brasileiras de bens industriais pode levar a produção local à bancarrota. Enquanto outros países emergentes, como China e Índia, exportam mais produtos de alto valor agregado, o Brasil aumenta seus embarques de produtos primários e assiste ao crescimento da importação de itens industriais.

Frente a tal processo, o setor de autopeças e sua balança comercial, apesar de historicamente superavitários, passaram a acumular déficits sucessivos. Apenas no ano de 2010, conforme consta na figura 4, as importações totalizaram US\$ 13,1 bilhões e as exportações, US\$ 9,6 bilhões. O déficit de US\$ 3,55 bilhões mostrou-se 42,6% superior ao obtido no ano de 2009 (US\$ 2,49 bilhões).

Na figura 4, podemos observar com maior detalhamento as relações comerciais estabelecidas entre nosso país e o resto do mundo, dentro da indústria de autopeças. No ano de 2010, a maior parte das exportações brasileira foi destinada a países da América do Sul (50,31%), enquanto as importações nacionais provieram, em sua maioria, da Europa (41,36%).

Figura 4

BRASIL: Exportações e importações de autopeças por continente – 2010
BRAZIL: Autoparts exports and imports by continent - 2010



Notas/Notes:

- Os percentuais indicam o peso de cada região no total da balança.
The percentages indicate the weight of each region in the total balance.
- Não incluem veículos.
Vehicles not included.

Fonte: Sindipeças (2011)

2.1 O comércio exterior de autopeças

O setor de autopeças, devido à diversidade e multiplicidade de insumos e produtos que constam em sua cadeia produtiva, agrega valor às matérias primas e insumos que utiliza.

Invariavelmente, cada item produzido destina-se a uma aplicação específica e sua fabricação no Brasil, depende da existência de uma escala de produção que viabilize o retorno dos investimentos necessários.

Um dos fatores mais importantes para definir se a produção nacional é ou não viável, refere-se ao custo dos ferramentais e a quantidade de produtos a serem fabricados. Sem escala de produção que proporcione retorno sobre investimentos necessários para a aquisição ou alocação de máquinas, equipamentos, ferramentais, treinamento de mão de obra, além de muito empenho para definir e racionalizar maneiras indispensáveis para viabilizar a produção em série, não há empresário interessado em investir no negócio e então, a importação do item torna-se necessária.

O comércio exterior de autopeças no Brasil é altamente concentrado. Tanto as importações quanto as exportações oscilam, em sua maior parte, entre países como Estados Unidos, Argentina e Alemanha.

Tabela 10

Exportação de autopeças (jan-dez/2010 sobre jan-dez/2009) - em US\$ FOB					
Ordem	País	jan-dez 2010	jan-dez 2009	Variação (%) 2010/2009	Participação jan-dez 2010
1	ARGENTINA	3.668.092.951	2.262.277.529	62,14	38,20
2	ESTADOS UNIDOS	1.265.465.905	947.750.448	33,52	13,18
3	MÉXICO	853.548.491	475.411.562	79,54	8,89
4	ALEMANHA	685.249.670	448.446.192	52,81	7,14
5	PAÍSES BAIXOS	369.117.492	350.026.515	5,45	3,84
6	VENEZUELA	348.368.146	365.390.859	-4,66	3,63
7	CHILE	234.677.339	145.833.953	60,92	2,44
8	ÁFRICA DO SUL	213.161.270	185.933.342	14,64	2,22
9	FRANÇA	161.336.261	140.762.270	14,62	1,68
10	COLÔMBIA	154.978.296	93.035.687	66,58	1,61
11	ITÁLIA	150.925.039	107.077.530	40,95	1,57
12	REINO UNIDO	148.516.056	88.708.109	67,42	1,55
13	CHINA	128.527.853	76.474.850	68,07	1,34
14	PARAGUAI	117.705.205	78.265.371	50,39	1,23
15	URUGUAI	105.756.330	97.823.241	8,11	1,10
16	PERU	101.089.068	63.813.169	58,41	1,05
17	ÍNDIA	66.635.726	43.921.077	51,72	0,69
18	POLÔNIA	63.877.150	42.468.809	50,41	0,67
19	SUÉCIA	63.545.755	33.116.001	91,89	0,66
20	EQUADOR	52.434.570	39.490.791	32,78	0,55
Vinte principais países (jan-dez 2010)		8.953.008.573	6.086.027.305	47,11	93,24
Outros 163 países		649.582.362	550.188.387	18,07	6,76
Total de 183 países (jan-dez 2010)		9.602.590.935	6.636.215.692	44,70	100,00

Fonte: Sindipeças (2011). Elaboração própria.

Conforme consta na tabela 10, notamos que no ano de 2010 a maior parte das exportações brasileiras do setor foram destinadas principalmente a apenas dois países: Argentina (38,2%) e Estados Unidos (13,18%) - ambos, juntos, somaram mais de 50% do total de exportações. Participações significativas, porém menores, couberam a países como México (8,89%) e Alemanha (7,14%).

Tabela 11

Principais autopeças exportadas – 2000 x 2009 x 2010 Main autoparts exports – 2000 x 2009 x 2010

Em US\$ FOB/US\$ FOB

Ranking 2010	NCM Heading	Produtos Products	2000	%	2009	%	2010	%	Variação/Growth 2010/2000 (%)
1	8708.99.90	Outras partes e acessórios para veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Other subassemblers and accessories for tractors and automotive vehicles</i>	442.929.075	11,6	593.405.623	8,9	747.245.007	7,8	68,7
2	8708.29.99	Outras partes e acessórios de carroçarias dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Other parts and accessories of stamping</i>	62.460.835	1,6	389.571.317	5,9	536.121.795	5,6	758,3
3	8409.99.12	Blocos de cilindro e cárteres, para motores das posições 8407 ou 8408 <i>Cylinder blocks and sumps</i>	122.505.457	3,2	216.751.186	3,3	486.252.876	5,1	296,9
4	8407.34.90	Outros motores de pistão alternativo dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 de cilindrada superior a 1.000cm³ <i>Spark ignition and internal combustion engines</i>	108.588.754	2,8	232.054.858	3,5	484.535.238	5,0	346,2
5	8708.40.90	Outras caixas de marchas (velocidades) <i>Other gear-boxes</i>	89.738.740	2,3	238.090.019	3,6	481.721.910	5,0	436,8
6	8481.80.99	Outras válvulas de retenção <i>Other check valves</i>	11.908.728	0,3	363.338.103	5,5	371.789.609	3,9	3022,0
7	8707.90.90	Outras carroçarias para os veículos automóveis das posições 8701 a 8705, incluídas as cabinas <i>Truck cabins</i>	179.934.053	4,7	244.504.868	3,7	308.453.476	3,2	71,4
8	8708.30.90	Outros freios e partes, para tratores/veículos automotores <i>Other brakes and parts for tractors and automotive vehicles</i>	ND/NA	0,0	244.502.600	3,7	297.348.428	3,1	0,0
9	8708.50.80	Eixos de transmissão com diferencial para veículos automotores <i>Drive axles with differential for automotive vehicles</i>	ND/NA	0,0	163.044.607	2,5	251.889.513	2,6	0,0
10	8483.10.19	Outros virabrequins (cambotas) <i>Crankshafts</i>	ND/NA	0,0	107.171.871	1,6	244.517.360	2,5	0,0
11	8708.80.00	Amortecedores de suspensão para veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Suspension shock absorbers</i>	49.623.380	1,3	148.250.694	2,2	214.701.373	2,2	332,7
12	8408.20.90	Outros motores dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 <i>Other diesel and shaft engines of vehicles</i>	146.161.547	3,8	106.672.607	1,6	201.764.148	2,1	38,0
13	8708.70.90	Outras rodas, suas partes e acessórios para veículos automóveis <i>Other wheels, its subassemblers for Other wheels, and parts and accessories for motor vehicles</i>	138.375.586	3,6	130.357.412	2,0	200.763.514	2,1	45,1
14	8409.91.12	Blocos de cilindro, cabeçotes e cárteres, para motores das posições 8407 ou 8408 reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por centelha (faísca) <i>Cylinder blocks, cylinder heads and sumps</i>	133.867.341	3,5	111.146.408	1,7	178.368.595	1,9	33,2
15	8544.30.00	Jogos de fios para velas de ignição e outros jogos de fios dos tipos utilizados em quaisquer veículos <i>Set of spark plug wires and other wiring sets of a kind used in any vehicle</i>	21.934.703	0,6	82.749.976	1,2	155.443.032	1,6	608,7
16	8708.93.00	Embreagens e suas partes para veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Clutches and parts thereof</i>	31.623.243	0,8	124.382.761	1,9	153.671.852	1,6	385,9
17	8413.30.20	Bombas injetoras de combustível para motor de ignição por compressão <i>Fuel injectors for compression ignition engines</i>	128.809.640	3,4	87.263.970	1,3	151.544.856	1,6	17,7
18	8409.99.69	Outros injetores (incluindo os bicos), para motores das posições 8407 ou 8408 <i>Other injectors (including the nozzles)</i>	ND/NA	0,0	65.297.119	1,0	144.964.275	1,5	0,0
19	8407.33.90	Outros motores de pistão alternativo dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 de cilindrada superior a 250 cm³ mas não superior a 1.000cm³ <i>Spark ignition and internal combustion engines</i>	16.447.722	0,4	66.893.275	1,0	122.008.442	1,3	641,8
20	8408.20.30	Outros motores de pistão alternativo dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 de cilindrada superior a 2.500 cm³ mas inferior ou igual a 3.500cm³ <i>Spark ignition and internal combustion engines</i>	12.172	0,0	73.980.576	1,1	111.541.431	1,2	916277,2
Subtotal / Subtotal (20 produtos/products)			1.684.920.976	44,1	3.789.429.850	57,1	5.844.646.730	60,9	246,9
Outros / Others			2.138.635.515	55,9	2.846.785.842	42,9	3.757.944.205	39,1	75,7
Total / Total			3.823.556.491	100,0	6.636.215.692	100,0	9.602.590.935	100,0	151,1

Fonte/Source: MDIC – Secex/Depla (www.desenvolvimento.gov.br). Elaboração/Elaboration: Sindipeças.

Nota/Note: 1. Não incluem veículos. / Vehicles not included.
2. NCM: Nomenclatura Comum do Mercosul / Harmonized Tariff Schedule of Mercosur

Fonte: Sindipeças (2011)

Na tabela 11, podemos observar uma lista com os vinte principais itens exportados pelo Brasil.

Tabela 12

Importação de autopeças (jan-dez/2010 sobre jan-dez/2009) - em US\$ FOB					
Ordem	País	jan-dez 2010	jan-dez 2009	Variação (%) 2010/2009	Participação jan-dez 2010
1	JAPÃO	1.848.592.971	1.592.964.134	16,05	14,06
2	ALEMANHA	1.776.446.729	1.339.105.356	32,66	13,51
3	ESTADOS UNIDOS	1.731.904.088	1.065.885.539	62,48	13,17
4	ARGENTINA	1.336.991.365	1.016.561.710	31,52	10,17
5	FRANÇA	936.473.247	610.622.438	53,36	7,12
6	ITÁLIA	819.321.274	520.451.545	57,43	6,23
7	CHINA	772.928.384	467.117.237	65,47	5,88
8	TAILÂNDIA	564.821.031	445.125.020	26,89	4,30
9	SUÉCIA	487.906.860	232.228.148	110,10	3,71
10	CORÉIA DO SUL	379.735.042	115.093.942	229,93	2,89
11	MÉXICO	277.402.834	202.272.545	37,14	2,11
12	ESPANHA	270.625.953	206.373.202	31,13	2,06
13	REPÚBLICA TCHeca	199.162.106	158.166.566	25,92	1,51
14	REINO UNIDO	198.961.788	138.817.104	43,33	1,51
15	ÍNDIA	164.765.778	90.878.252	81,30	1,25
16	TURQUIA	105.800.829	87.014.790	21,59	0,80
17	INDONÉSIA	99.930.731	84.753.926	17,91	0,76
18	ÁFRICA DO SUL	99.811.343	67.327.576	48,25	0,76
19	SUÍÇA	93.222.177	53.437.959	74,45	0,71
20	POLÔNIA	90.934.887	49.882.577	82,30	0,69
Vinte principais países (jan-dez 2010)		12.255.739.417	8.544.079.566	43,44	93,20
Outros 118 países		893.613.305	579.878.493	54,10	6,80

Fonte: Sindipeças (2011). Elaboração própria.

Considerando o mesmo período ao tratarmos das importações, a tabela 12 nos mostra que o volume de negócios foi mais expressivo com a Europa (Alemanha – 13,51%) e Ásia (Japão – 14,06%), acompanhado por países como Estados Unidos (13,17%) e Argentina (10,17%).

As importações de origem asiática tornaram-se relevantes devido à produção de modelos japoneses no Brasil (Toyota, Honda e Mitsubishi), e também pela entrada de peças chinesas no mercado, o que pode gerar um grande problema competitivo para a indústria nacional.

O volume de entrada dos produtos europeus no Brasil pode ser explicado pela origem dos modelos aqui produzidos. A exemplo do Fox e da Meriva, diversos carros utilizam modelos europeus mesmo nas plataformas a partir das quais o projeto local é desenvolvido.

Tabela 13

Principais autopeças importadas – 2000 x 2009 x 2010
Main autoparts exports – 2000 x 2009 x 2010

Em US\$ FOB/US\$ FOB

Ranking 2010	NCM Heading	Produtos Products	2000	%	2009	%	2010	%	Varição/Growth 2010/2000 (%)
1	8708.40.90	Outras caixas de marchas (velocidades) <i>Other gear boxes</i>	227.557.463	5,4	942.529.804	10,3	1.303.017.965	9,9	472,6
2	8708.99.90	Outras partes e acessórios para veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Other subassemblies and accessories for tractors and automotive vehicles</i>	646.048.889	15,2	756.077.353	8,3	1.065.593.282	8,1	64,9
3	8708.29.99	Outras partes e acessórios de carroçarias dos veículos automóveis das posições 8701 a 8705 <i>Other parts and accessories of stamping</i>	261.110.134	6,2	678.973.342	7,4	915.033.697	7,0	250,4
4	8407.34.90	Outros motores de pistão alternativo dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 de cilindrada superior a 1.000cm³ <i>Spark ignition and internal combustion engines</i>	211.861.772	5,0	238.304.454	2,6	317.509.453	2,4	49,9
5	8483.40.10	Caixas de transmissão, redutores, multiplicadores e variadores de velocidade, incluídos os conversores de torques (binários) <i>Gear boxes and other speed changers, including torque converters</i>	67.724.990	1,6	177.003.356	1,9	305.375.423	2,3	350,9
6	8409.91.90	Outras partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por centelha (faísca) <i>Other parts and pieces for explosion engines</i>	86.365.124	2,0	212.424.403	2,3	261.467.648	2,0	202,7
7	8708.30.90	Outros freios e partes, para tratores/veículos automotores <i>Other brakes and parts for tractors and automotive vehicles</i>	ND/NA	0,0	183.512.248	2,0	244.348.481	1,9	0,0
8	8409.99.90	Outras partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores das posições 8407 ou 8408							
9	9032.89.29	<i>Other subassemblies and accessories for tractors and automotive vehicles</i> Outros controladores eletrônicos para os sistemas de veículos automóveis <i>Other electronic controls for system of vehicles</i>	98.665.273	2,3	137.810.405	1,5	241.470.432	1,8	144,7
10	8536.50.90	Outros interruptores, seccionadores e comutadores <i>Ignition key for automotive vehicles</i>	68.725.496	1,6	206.725.261	2,3	238.431.756	1,8	246,9
11	8708.50.99	Outros eixos e partes, para veículos automóveis <i>Other axles and parts for automotive vehicles</i>	86.319.220	2,0	166.716.180	1,8	235.724.360	1,8	173,1
12	4016.93.00	Juntas, gaxetas e semelhantes de borracha vulcanizada não endurecida <i>Gaskets, washers and other seals</i>	ND/NA	0,0	131.404.276	1,4	224.172.037	1,7	0,0
13	4016.99.90	Outras obras de borracha vulcanizada não endurecida <i>Other articles of vulcanized rubber</i>	79.014.902	1,9	158.764.066	1,7	219.717.711	1,7	178,1
14	8483.40.90	Outras engrenagens e rodas de fricção, eixos de esferas e roletes; caixas de transmissão, redutores, multiplicadores e variadores de velocidade <i>Other gears boxes and other speed changers, including torque converters</i>	58.921.371	1,4	161.299.297	1,8	216.544.962	1,6	267,5
15	8408.90.90	Outros motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semi- diesel) <i>Compression-ignition internal combustion piston engines</i>	91.562.918	2,2	143.280.604	1,6	215.757.399	1,6	135,6
16	8483.90.00	Rodas dentadas e outros órgãos elementares de transmissão apresentados separadamente; partes <i>Toothed wheels, chain sprockets and other transmission elements presented separately; parts</i>	46.736.304	1,1	132.387.189	1,5	203.841.675	1,6	381,8
17	8482.10.10	Rolamentos de esferas de carga radial <i>Radial ball bearings</i>	42.312.527	1,0	122.468.401	1,3	181.801.424	1,4	390,1
18	8409.91.12	Blocos de cilindro, cabeçotes e cárteres, para motores das posições 8407 ou 8408 reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por centelha (faísca) <i>Cylinder blocks, cylinder heads and sumps</i>	37.093.209	0,9	155.859.475	1,7	167.967.818	1,3	326,3
19	8708.50.80	Eixos de transmissão com diferencial para veículos automotores <i>Drive-axles with differential for automotive vehicles</i>	39.399.495	0,9	108.028.124	1,2	160.283.188	1,2	0,0
20	8408.20.90	Outros motores dos tipos utilizados para propulsão de veículos do capítulo 87 <i>Other compression-ignition internal combustion piston engines</i>	ND/NA	0,0	60.818.395	0,7	153.399.271	1,2	144,5
Subtotal/Subtotal (20 produtos/products)			2.212.167.907	52,2	4.971.641.498	54,5	7.077.188.571	53,8	219,9
Outros/Others			2.024.689.945	47,8	4.152.316.561	45,5	6.072.164.410	46,2	1,1
Total/Total			4.236.857.852	100,0	9.123.958.059	100,0	13.149.352.471	100,0	115,3

Fonte/Source: MDIC – Secex/Depla (www.desenvolvimento.gov.br). Elaboração/Elaboration: Sindipeças.

Nota/Note: 1. Não incluem veículos. / Vehicles not included.
2. NCM: Nomenclatura Comum do Mercosul / Harmonized Tariff Schedule of Mercosur

Fonte: Sindipeças (2011)

Na tabela 13, encontramos uma relação com as vinte principais autopeças brasileiras importadas.

De acordo com dados do Sindipeças, as montadoras são responsáveis pela aquisição de 60% das peças que chegam do exterior. Em segundo e terceiro lugar, com 23% e 17%, respectivamente, constam os importadores independentes e os sistemistas.

2.2 Desempenho da balança comercial brasileira de autopeças

A abertura econômica iniciada em 1990 e a adoção do Regime Automotivo (editado primeiramente em 1995) possibilitaram às montadoras aqui presentes a adoção de uma nova política de escolha de fornecedores – o *global* e o *follow sourcing*. No primeiro, o elemento central gira em torno da busca por melhores condições de fornecimento (preço e qualidade) e a localização geográfica do fornecedor não é considerada essencial; enquanto o *follow sourcing* estabelece que o fornecedor escolhido para certo componente “segue” a montadora em qualquer lugar onde o modelo em questão for produzido. A adoção dessa nova política e a redução da tarifa para importação de autopeças fizeram com que as montadoras passassem a importar parte dos itens necessários à produção.

Sendo assim, no decorrer da década de 90, os saldos da balança comercial foram diminuindo e, de 1997 até 2002, o Brasil passou de exportador para importador de autopeças (vide tabela 14 e gráfico 9). O nível de exportações manteve-se relativamente constante ao longo do período, o que pode ser explicado pelo fato da perda de alguns mercados ter sido compensada com a ampliação da participação no MERCOSUL. O constante aumento dos valores importados impediu que o setor de autopeças acompanhasse o bom desempenho das montadoras de veículos.

No ano de 2003, com a inversão do câmbio, a balança comercial começou a apresentar sinais de recuperação e as exportações ficaram 14,5% acima das importações. Entre os anos de 2004 à 2006, a melhora dos números foi ainda mais expressiva e as exportações cresceram muito acima das importações (19,9% ao ano contra 11,1%).

Tabela 14

Balança comercial do setor de autopeças (1989/2010) - em US\$ FOB					
Ano	Exportações	Variação ano/ano (%)	Importações	Variação ano/ano (%)	Resultado balança comercial
1989	2.119.675.707		708.221.119		1.411.454.588
1990	2.126.727.903	0,3	837.110.975	18,2	1.289.616.928
1991	2.047.821.392	-3,7	843.816.952	0,8	1.204.004.440
1992	2.312.176.500	12,9	1.059.915.322	25,6	1.252.261.178
1993	2.665.107.199	15,3	1.549.494.210	46,2	1.115.612.989
1994	2.985.632.635	12,0	2.072.964.990	33,8	912.667.645
1995	3.262.094.472	9,3	2.789.352.105	34,6	472.742.367
1996	3.509.535.718	7,6	3.422.610.038	22,7	86.925.680
1997	4.041.541.433	15,2	4.394.121.647	28,4	-352.580.214
1998	4.031.311.521	-0,3	4.175.008.883	-5,0	-143.697.362
1999	3.592.639.603	-10,9	3.855.597.228	-7,7	-262.957.625
2000	3.823.556.491	6,4	4.236.857.852	9,9	-413.301.361
2001	3.674.300.113	-3,9	4.206.585.134	-0,7	-532.285.021
2002	3.891.059.884	5,9	3.986.390.872	-5,2	-95.330.988
2003	4.791.810.963	23,1	4.330.110.511	8,6	461.700.452
2004	6.057.310.203	26,4	5.595.992.743	29,2	461.317.460
2005	7.486.218.458	23,6	6.654.993.819	18,9	831.224.639
2006	8.764.016.639	17,1	6.779.180.135	1,9	1.984.836.504
2007	9.131.333.621	4,2	9.215.578.061	35,9	-84.244.440
2008	10.071.303.779	10,3	12.610.157.240	36,8	-2.538.853.461
2009	6.636.215.692	-34,1	9.123.958.059	-27,6	-2.487.742.367
2010	9.602.590.935	44,7	13.149.352.722	44,1	-3.546.761.787

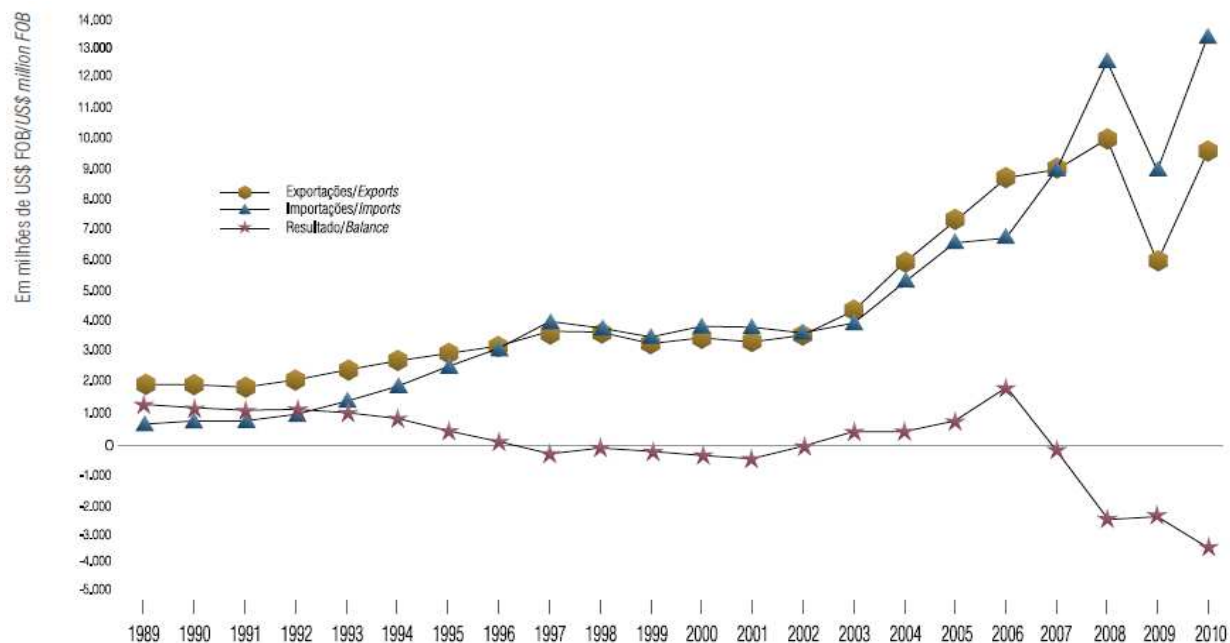
Notas/Notes:

1. Veículos não incluídos/ *Vehicles not included.*
2. % = variações percentuais (ano x ano anterior)/ percent variations (year x previous year)

Fonte: Sindipeças (2011). Elaboração própria.

Gráfico 9

Balança comercial do setor de autopeças – 1989/2010
Autoparts trade balance – 1989/2010



Fonte: Sindipeças (2011)

No período mais recente, entre os anos de 2007 e 2008, a valorização da moeda nacional acabou alterando a balança comercial e reverteu a trajetória de superávits até então observada. A substituição de componentes nacionais por importados passaria a ser mais vantajosa para as montadoras, o que geraria déficits consecutivos.

Além da valorização cambial, outra razão para os déficits sucessivos está associada ao fato dos investimentos no setor de autopeças não terem sido suficientes para a ampliação dos baixos níveis de capacidade ociosa (entre 13-14%) e então, como o limite de capacidade produtiva das empresas estava próximo de ser atingido, as importações aumentaram. Tal aumento acabou zerando o saldo comercial obtido em 2006.

Em 2009, o comércio exterior de autopeças apresentou resultados ainda mais negativos devido aos impactos da crise internacional, com as exportações reduzindo-se muito mais do que as importações (- 34,1% frente a - 27,6%).

Então, em 2010, o desempenho exportador do segmento apresentou crescimento de 44,7%, tal melhoria sugeriu um enfraquecimento dos impactos negativos da desaceleração na produção e na demanda mundial de veículos. Porém, o comportamento da taxa de câmbio (real valorizado) e medidas protecionistas adotadas por alguns de nossos parceiros comerciais cooperaram para manter o desequilíbrio da balança comercial.

CAPÍTULO 3 – A extinção do redutor de Imposto de Importação para peças automotivas e seus impactos

3.1 O Regime Automotivo Brasileiro

O início da década de 1990 para a indústria automobilística foi marcado por problemas de defasagem competitiva em relação ao padrão internacional e pelo baixo crescimento do mercado interno, fruto da inflação descontrolada e da recessão econômica.

O risco de desindustrialização era visível pela desativação de fábricas (como foi o caso da divisão de Motores e de Tratores, pela Ford, no ano de 1992) e pela redução da participação da indústria automobilística no PIB industrial (em 1975, o patamar alcançado equivalia a 19%; em 1990, segundo dados da ANFAVEA, tal valor declinou para 9,6%). A adoção de uma série de medidas, aliada à estabilização de preços e a retomada do crescimento econômico da economia brasileira e mundial, promoveu a recuperação e o crescimento do setor a partir de 1992.

Por meio da Medida Provisória 1.024, de junho de 1995, o governo federal reduziu a alíquota do imposto de importação para 2%, para a compra de máquinas, equipamentos, matérias-primas, peças e componentes destinados à indústria automobilística. Tal medida, além de estabelecer cotas de importação vinculadas ao desempenho exportador das firmas, visava incentivar investimentos no setor e baratear o preço final, mediante a possibilidade de importação de peças e componentes a custos mais baixos. No mesmo ano, foram aprovados a MP 1.235 e o Decreto 1.761, de dezembro de 1995, que formaram as bases do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), regulamentado pelo Decreto 2.072, de novembro de 1996, e pela Lei 9.449 de março de 1997.

O RAB surgiu como resposta a duas necessidades apresentadas pelo país na época: harmonizar políticas fiscais do setor automotivo entre Brasil e Argentina, tendo como objetivo principal a formação do MERCOSUL; e dar um choque de oferta no mercado brasileiro de autopeças e veículos.

A visão inicial para a criação do MERCOSUL seria uma união aduaneira com uma tarifa externa comum (TEC) para importações de extrazona. Tendo em mente esse objetivo, em janeiro de 1995 entrou em vigor o Acordo de Ouro Preto, onde diversas regras foram

estabelecidas para vários setores da economia e decidiu-se que as específicas voltadas para o setor automotivo deveriam vigorar até 31 de dezembro de 1999.

Foi então que o Brasil, com um mercado automotivo excessivamente protegido e verticalizado, notou a necessidade de harmonizar as políticas fiscal e industrial com a Argentina – a indústria automotiva argentina adotava um modelo menos verticalizado e permitia que as montadoras importassem US\$ 1,20 de peças e componentes, com imposto de somente 2% para casa US\$ 1,00 exportado.

Outra mudança ocorrida após a assinatura do Acordo de Ouro Preto foi a plena abertura do mercado brasileiro para a importação de qualquer quantidade de veículos produzidos na Argentina. Isso expôs o mercado nacional a um novo tipo de competição, uma vez que indústria brasileira e as autoridades se deram conta de que essa abertura do mercado brasileiro incentivaria a instalação de novos projetos da indústria automobilística na Argentina.

Visando diminuir o desequilíbrio com as novas condições de importação e incentivar a indústria automobilística nacional foram criados redutores sobre as alíquotas do imposto de importação no Brasil: para veículos importados pelas montadoras aqui instaladas, a redução foi de 50% da alíquota; para importações de bens de capital, de 90%; para peças, componentes e demais matérias-primas utilizadas na linha de montagem, a redução seguiu o cronograma exposto na tabela 15, onde constam os valores desse imposto em diferentes anos.

Tabela 15

REDUTOR DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	
1996	85%*
1996	70%
1997	55%
1998	40%
1999	40%
* Para insumos já embarcados até a data de publicação do Decreto 2072 de novembro de 1996.	

Fonte: Automotive Business (2010). Elaboração própria.

A existência em nosso país do redutor de 40% nas alíquotas de importação possibilitou que as montadoras importassem sistemas e produtos tirando vantagem deste benefício e que

também, utilizassem tal redução como forma de pressionar a indústria brasileira a praticar menores preços e, conseqüentemente, a diminuir sua rentabilidade.

Além disso, de acordo com a Lei 9.440, de março de 1997, haveria vantagens adicionais para as empresas que investissem em novas unidades produtivas nas regiões norte, nordeste e centro-oeste do Brasil. Assim, o objetivo da lei era promover a integração regional da economia brasileira, criando oportunidades de desenvolvimento econômico nas regiões mais pobres mediante a instalação da indústria automobilística. O período de inscrição no programa esteve aberto entre 1997 e 1999, e a vigência dos incentivos seria até o ano de 2010.

Somado aos incentivos concedidos pelo Governo Federal, o Brasil assistiu durante o Regime Automotivo a uma verdadeira guerra fiscal entre os Estados e Municípios, todos interessados em atrair novos investimentos das montadoras de veículos. Entre os principais instrumentos de competição estava a isenção do imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços (ICMS) e participação no capital social, por parte dos Estados; e doação de terreno e isenção do imposto sobre propriedade predial e territorial urbana (IPTU), por parte dos municípios. Como exemplo, o estado do Paraná utilizou-se desses recursos para atrair a Renault e a Audi-Volkswagen para a cidade de São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba. A Bahia e o Rio Grande do Sul travaram uma verdadeira disputa para conseguir a nova fábrica da Ford, que acabou sendo construída na cidade de Camaçari, na Bahia.

Atraídas pelos incentivos governamentais e pela perspectiva de crescimento da demanda interna, entre 1996 e 2007 foram inauguradas ou ampliadas diversas unidades produtivas. Houve tanto o ingresso de novos fabricantes quanto a expansão de capacidade das empresas já presentes no país. A tabela 16, a seguir, apresenta a relação dos principais investimentos na produção de veículos e motores realizados pelas fabricantes de automóveis. Além dos investimentos ocorridos nesse período, atualmente encontra-se em andamento a construção de mais algumas unidades produtivas: uma divisão de motores da GM, a ser instalada na cidade de Joinville, em Santa Catarina e quatro fábricas de automóveis: Toyota (em Sorocaba/São Paulo), Hyundai (em Piracicaba/São Paulo), Chery (em Jacareí/São Paulo) e Nissan (em Resende/Rio de Janeiro).

Tabela 16

Principais investimentos em novas plantas industriais no Brasil (1996 – 2007)

Ano	Empresa	Tipo de veículo/componente	Localização
1996	VW	Motores	São Carlos-SP
1996	VW	Caminhões e ônibus	Resende-RJ
1997	Honda	Automóveis	Sumaré-SP
1997/1999/2000	Volvo	Caminhões (ampliação)	Curitiba-PR
1998	Chrysler*	Comerciais leves	Campo Largo-PR
1998	International**	Caminhões	Caxias do Sul-RS
1998	Mitsubishi	Comerciais leves	Catalão-GO
1998	Renault	Automóveis e motores	São José dos Pinhais-PR
1998	Toyota	Automóveis	Idaiatuba-SP
1999	DaimlerChrysler	Automóveis	Juiz de Fora-MG
1999	GM	Componentes	Mogi das Cruzes-SP
1999	VW-Audi	Automóveis	São José dos Pinhais-PR
2000	Fiat	Motores	Betim-MG
2000	Fiat	Picapes	Belo Horizonte-MG
2000	Iveco	Comerciais leves, caminhões e ônibus	Sete Lagoas-MG
2000	GM	Automóveis	Gravataí-RS
2000	Iveco	Motores	Sete Lagoas-MG
2001	Ford	Automóveis e comerciais leves	Camaçari-BA
2001	Iveco	Comerciais leves, caminhões e ônibus	Sete Lagoas-MG
2001	Nissan	Comerciais leves	São José dos Pinhais-PR
2001	PSA	Automóveis e motores	Porto Real-RJ
2007	Hyundai	Comerciais leves	Anápolis-GO

NOTAS: * Encerrou as atividades em 2001.

** Encerrou as atividades em 2002 e sua produção foi transferida para fábrica da Agrale, também em Caxias do Sul-RS.

FONTE: Adaptado de Almeida et al. (2006)

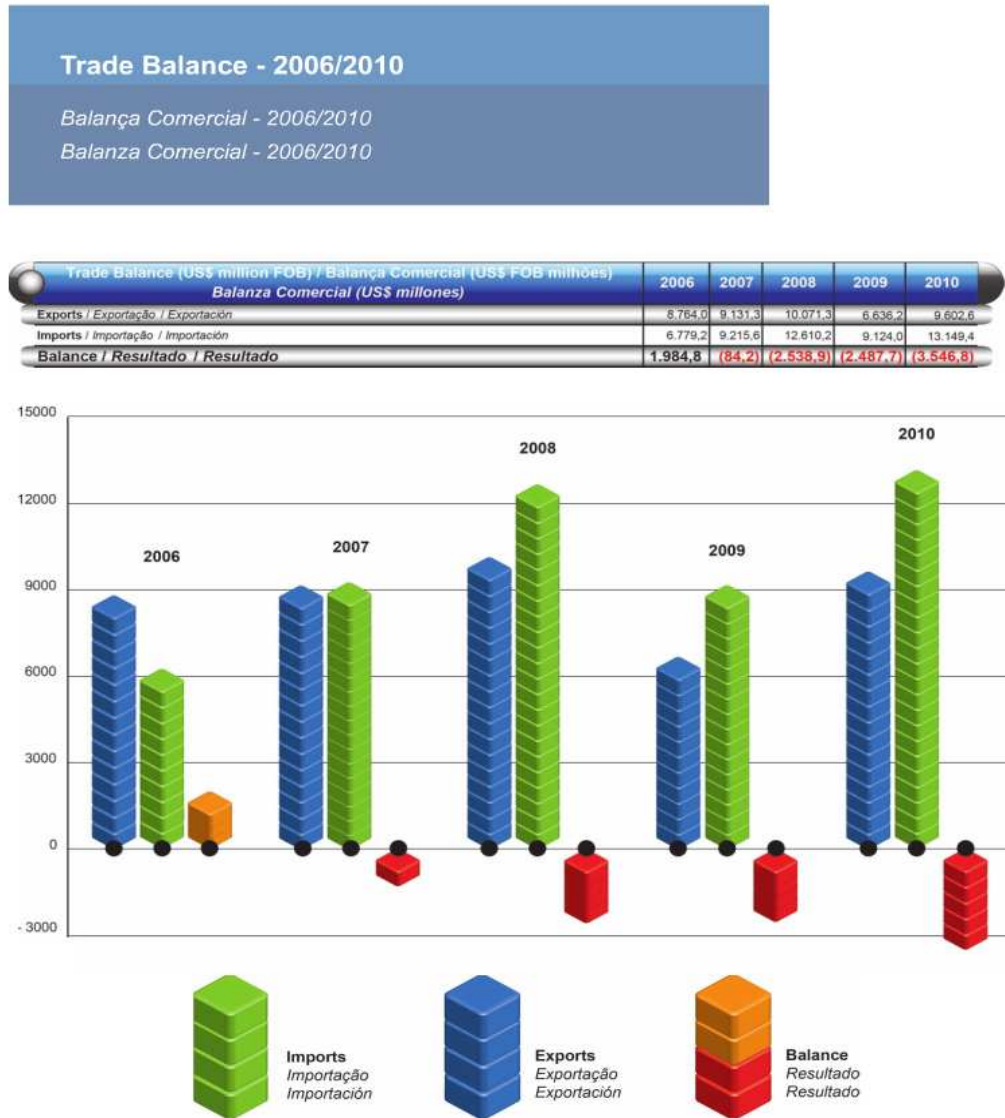
3.2 A extinção do redutor de alíquotas de importação de autopeças

Entre 2000 e 2005, com o término do RAB e da regra US\$ 1,20 x US\$ 1,00 na Argentina, ambos os países concordaram em harmonizar suas tarifas e convergi-las a uma Tarifa Externa Comum (TEC) para as importações de extrazona, o que garantiria tarifa zero para as operações realizadas intrazona.

Porém, o planejado não ocorreu. A Argentina adotou tarifas de importação de 7%, 8% e 9% que seriam aumentadas, ano a ano, até atingirem 14%, 16% e 18% em janeiro de 2005. Enquanto isso, o Brasil se comprometeu a eliminar gradualmente o redutor de 40% na tarifa de importação, evoluindo dos efetivos 8,4%, 9,5% e 10,8%, no final de 1999, para a tarifa de importação cheia de 14%, 16% e 18% em 2005.

A Argentina cumpriu o prometido e aumentou gradualmente os impostos. O Brasil, porém, converteu a Medida Provisória que concedia redução de 40% no imposto de importação sobre as alíquotas do setor de autopeças na Lei 10.182 e não agiu de acordo com o que havia firmado no Decreto 3.816 de maio de 2001.

Gráfico 10



Fonte: Guia Oficial dos Fabricantes de Autopeças Brasileiros - Sindipeças (2011)

A crescente queda adotada nas alíquotas de importação tornou a balança comercial de autopeças extremamente deficitária no final dos anos 90. Tal processo prolongou-se até 2002, quando o prejuízo obtido ficou em US\$ 95 milhões. A recuperação do setor iniciou-se em

2003 e atingiu seu pico em 2006, ano em que o saldo positivo produzido foi da ordem de US\$ 2 bilhões. Desde então, os valores entraram novamente em processo de derrocada, conforme podemos observar pelo gráfico 10.

Em 2010 o resultado negativo obtido foi recorde: US\$ 3,55 bilhões. Foi então que o governo optou por alterar as alíquotas de importação, eliminando de maneira escalonada o redutor de 40% nas compras de peças para as linhas de produção das montadoras aqui presentes. Conforme citado anteriormente, o cronograma foi seguido de acordo com o artigo 42 da lei 12.350, que estabelecia:

- até 31 de julho de 2010, o Imposto de Importação foi reduzido em quarenta por cento;
- até 30 de outubro de 2010, o Imposto de Importação foi reduzido em trinta por cento;
- até 31 de maio de 2011, o Imposto de Importação foi reduzido em vinte por cento;
- a partir de 1º de junho de 2011, não há mais redução do imposto de importação.

3.3 Acompanhamento das importações (de julho/2010 até outubro/2011)

Ao considerarmos apenas os dez primeiros meses de 2011, notamos que as importações somaram US\$ 13,3 bilhões e ficaram 22,22% acima do obtido no mesmo período em 2010. As principais macrorregiões fornecedoras de produtos para o Brasil foram Ásia, Europa e América do Norte, apresentando variação positiva de fornecimento em, respectivamente, 29,32%, 23,51% e 21,80%. Os países com atuação mais relevante no fornecimento de componentes automotivos para o mercado nacional foram Estados Unidos, Alemanha, Japão, Argentina, China e França.

O acompanhamento evolutivo e comparativo das importações consta na tabela 17.

Tabela 17

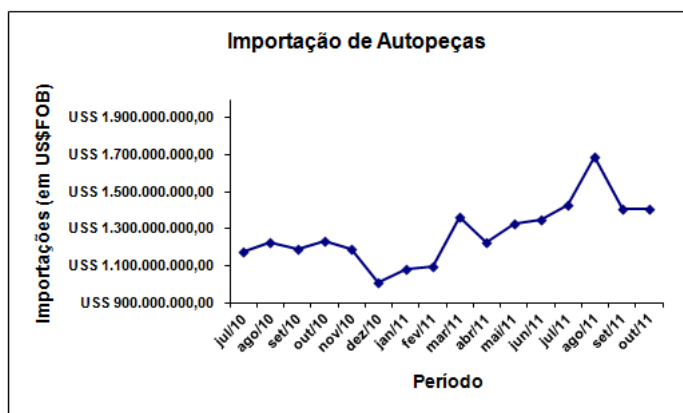
BALANÇA COMERCIAL DE AUTOPEÇAS (Em US\$ FOB)			
Mês	IMPORTAÇÃO		VARIÇÃO [%]
	2010	2011	
JANEIRO	910.777.747	1.081.362.511	18,73
FEVEREIRO	881.607.909	1.098.393.762	24,59
MARÇO	1.156.135.952	1.365.435.611	18,1
ABRIL	1.053.709.400	1.228.134.353	16,55
MAIO	1.050.293.412	1.329.560.231	26,59
JUNHO	1.075.382.014	1.348.759.688	25,42
JULHO	1.174.837.059	1.431.380.844	21,84
AGOSTO	1.226.745.297	1.685.905.527	37,43
SETEMBRO	1.185.977.621	1.407.056.316	18,64
OUTUBRO	1.233.307.941	1.405.665.366	13,98
Variação acumulada no período (%)	10.948.774.352	13.381.654.209	22,22

Fonte: MDIC/Secex/Depla. Elaboração própria.

Focando apenas no período impactado pela extinção do redutor de alíquotas de importação, podemos observar pela tabela 18 e pelo gráfico 11 que os valores não apresentaram grandes decréscimos mas que, pelo contrário, houve um incremento de 20% nas importações.

Tabela 18 e gráfico 11

Mês	Importações em US\$ FOB
jul/10	US\$ 1.174.837.059,00
ago/10	US\$ 1.226.745.297,00
set/10	US\$ 1.185.977.621,00
out/10	US\$ 1.233.307.941,00
nov/10	US\$ 1.191.122.992,00
dez/10	US\$ 1.009.455.378,00
jan/11	US\$ 1.081.362.511,00
fev/11	US\$ 1.098.393.762,00
mar/11	US\$ 1.365.435.611,00
abr/11	US\$ 1.228.134.353,00
mai/11	US\$ 1.329.560.231,00
jun/11	US\$ 1.348.759.688,00
jul/11	US\$ 1.431.380.844,00
ago/11	US\$ 1.685.905.527,00
set/11	US\$ 1.407.056.316,00
out/11	US\$ 1.405.665.366,00
Total acumulado no período	US\$ 20.403.100.497,00



Fonte: MDIC/Secex/Depla. Elaboração própria.

Após julho de 2010, ao considerarmos os valores da balança comercial de autopeças, podemos notar que houve um aumento do déficit em aproximadamente 48%.

Tabela 19

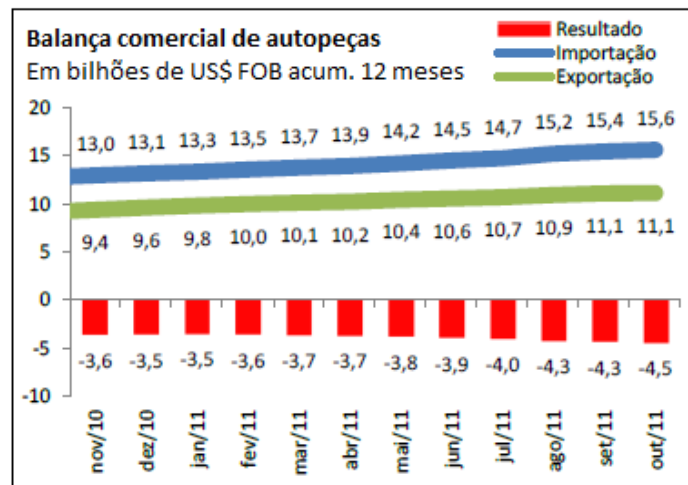
BALANÇA COMERCIAL DE AUTOPEÇAS			
Mês	Importações (em US\$ FOB)	Exportações (em US\$ FOB)	Resultado (em US\$ FOB)
jul/10	US\$ 1.174.837.059,00	US\$ 863.727.471,00	-US\$ 311.109.588,00
ago/10	US\$ 1.226.745.297,00	US\$ 915.924.658,00	-US\$ 310.820.639,00
set/10	US\$ 1.185.977.621,00	US\$ 860.929.164,00	-US\$ 325.048.457,00
out/10	US\$ 1.233.307.941,00	US\$ 904.012.192,00	-US\$ 329.295.749,00
nov/10	US\$ 1.191.122.992,00	US\$ 885.619.551,00	-US\$ 305.503.441,00
dez/10	US\$ 1.009.455.378,00	US\$ 887.997.904,00	-US\$ 121.457.474,00
jan/11	US\$ 1.081.362.511,00	US\$ 702.517.858,00	-US\$ 378.844.653,00
fev/11	US\$ 1.098.393.762,00	US\$ 761.863.951,00	-US\$ 336.529.811,00
mar/11	US\$ 1.365.435.611,00	US\$ 940.877.423,00	-US\$ 424.558.188,00
abr/11	US\$ 1.228.134.353,00	US\$ 860.619.463,00	-US\$ 367.514.890,00
mai/11	US\$ 1.329.560.231,00	US\$ 1.016.686.156,00	-US\$ 312.874.075,00
jun/11	US\$ 1.348.759.688,00	US\$ 956.944.982,00	-US\$ 391.814.706,00
jul/11	US\$ 1.431.380.844,00	US\$ 986.158.121,00	-US\$ 445.222.723,00
ago/11	US\$ 1.685.905.527,00	US\$ 1.137.772.460,00	-US\$ 548.133.067,00
set/11	US\$ 1.407.056.316,00	US\$ 1.036.770.645,00	-US\$ 370.285.671,00
out/11	US\$ 1.405.665.366,00	US\$ 946.136.615,00	-US\$ 459.528.751,00
Total acumulado no período	US\$ 20.403.100.497,00	US\$ 14.664.558.614,00	-US\$ 5.738.541.883,00

Fonte: MDIC/Secex/Depla. Elaboração própria.

Considerando apenas outubro do presente ano, a exportação brasileira de autopeças totalizou US\$ 946,14 milhões e obteve alta de 4,66% em comparação ao mesmo período de 2010. Enquanto isso, as importações saltaram 13,98% e somaram US\$ 1,406 bilhão. Tais valores levaram, somente no mês considerado, a um déficit de quase US\$ 460 milhões.

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e do Sindipeças, o valor acumulado do déficit vem aumentando nos últimos 12 meses, conforme podemos ver pelo gráfico 12. Com esse desempenho, o déficit em 2011 será recorde.

Gráfico 12



Fonte: Sindipeças (2011)

Para 2012, já há projeção de uma nova piora, com déficit de quase US\$ 6 bilhões na balança comercial. Fatores como o câmbio e a falta de medidas mais fortes em prol da recuperação da competitividade dos componentes automotivos nacionais atuam como principais fatores causadores do baixo desempenho do setor.

CAPÍTULO 4 – Conclusões finais

Inicialmente, é válido retomarmos alguns números e aspectos importantes sobre a indústria automotiva brasileira e o contexto em que se deu a extinção do redutor de alíquotas de importação de autopeças:

1. Devido ao fato de suas repercussões econômicas e tecnológicas afetarem quase todos os segmentos industriais, os países em geral conferem grande importância estratégica à indústria automotiva e aos seus encadeamentos. Dentro do contexto brasileiro, o setor representa cerca de 10% do faturamento e 6% do emprego na indústria de transformação.

2. O complexo industrial automotivo brasileiro conta com a presença de aproximadamente 24 montadoras, suportadas por uma rede de fornecedores composta por mais de quinhentas empresas de autopeças. Tal estrutura possui capacidade instalada para produzir 4,3 milhões de veículos e 109 mil máquinas agrícolas/ano – produtos comercializados por todo o território nacional. Em seu conjunto, o setor responde direta ou indiretamente pelo emprego de aproximadamente 1,5 milhões de trabalhadores.

3. Ao tratarmos apenas do segmento de autopeças temos um setor responsável pelo emprego de 224,6 mil pessoas e com faturamento previsto para 2011 de aproximadamente R\$ 90 bilhões.

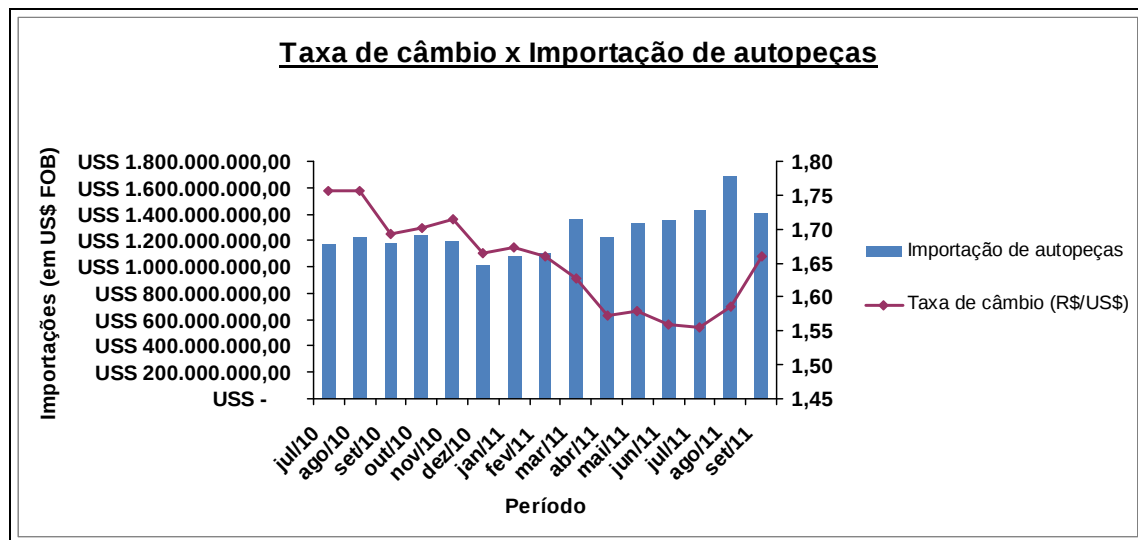
4. Apesar de ser um setor historicamente superavitário, nos últimos anos a ocorrência de déficits comerciais têm sido recorrente. Os números mostram que, em 2010, as exportações somaram US\$ 9,6 bilhões frente a um total de US\$ 13,1 bilhões em importações, o que gerou um saldo negativo da ordem de US\$ 3,5 bilhões.

5. Frente a tais dados e por ser um setor de grande importância para o desenvolvimento nacional, o Governo resolveu adotar algumas medidas visando conter a escalada do déficit, aumentar as exportações de componentes automotivos e melhorar a competitividade da indústria local. Uma dessas medidas foi a extinção do redutor de 40% do Imposto de Importação de autopeças, benefício aplicado às montadoras desde o ano 2000. A alíquota para a compra de peças no mercado externo varia entre 14% e 18%. Porém, na prática, era cobrado entre 8,4% e 10,8%.

Sendo assim, através dos dados apresentados ao longo do presente trabalho, conseguimos perceber que a extinção do redutor acabou não surtindo os efeitos desejados. As exportações não aumentaram, o déficit da balança comercial não foi revertido e a competitividade da indústria nacional de autopeças continuou baixa. Logo, as novas alíquotas adotadas seriam apenas parte da solução necessária.

A relação cambial tem papel fundamental na determinação do comércio exterior de autopeças. Nos últimos tempos, a valorização do real foi extremamente alta e, em consequência, a atividade industrial tem sido afetada negativamente. A intervenção no câmbio, visando desvalorizá-lo, seria desejável. Como podemos observar pelo gráfico 13, as importações de autopeças vem subindo em ritmo crescente, conforme nossa moeda valoriza-se.

Gráfico 13



Fonte: MDIC/Secex/Depla e Banco Central do Brasil. Elaboração própria.

Porém, a discussão é mais complicada na medida em que o Brasil tem perdido competitividade também devido a diversas outras razões além da taxa de câmbio, como:

1. Custo logístico

O custo logístico nacional (que agrega itens como administração, estoque, trâmites legais e transporte) é aproximadamente o dobro daquele praticado em nossos concorrentes.

No Brasil, tal custo representa 20% do PIB. Em países como Estados Unidos, Japão e China (Taiwan) o valor cai para, respectivamente, 10,5%, 11,3% e 13% dos PIBs nacionais.

Fatores como a preeminência do transporte rodoviário, a má situação das rodovias, os diversos problemas de acesso aos portos, entre outros, trazem à tona a extrema necessidade de investimento nacional em infra-estrutura (no entanto, no período atual, os investimentos nunca ultrapassam 2,4% do PIB).

2. Custo da energia elétrica

O custo da energia elétrica para o setor industrial brasileiro tem seguido uma trajetória ascendente. No intervalo de sete anos (2001-2008), as tarifas sofreram uma elevação de 74% em termos reais.

Em 2008, a energia para a indústria custou, em média, US\$ 118,00/MWh. Uma vez que em países como os Estados Unidos tal custo fica em US\$ 70/MWh, o Brasil segue como país possuidor da energia industrial mais cara do mundo.

3. Tributação

Nossa carga tributária é muito elevada, sendo marcada por reduções fiscais temporárias e impostos progressivos (a alíquota aumenta à proporção que os valores sobre os quais incide são maiores).

Além disso, do ponto de vista dos exportadores, existem problemas como o alto custo administrativo necessário para o atendimento de todas as obrigações tributárias e a falta de devolução de créditos tributários, conforme consta na lei.

4. Mão de obra

A baixa quantidade de profissionais qualificados e a existência de um fraco sistema educacional levam à escassez de mão-de-obra com bom nível técnico, pronta para atender a demanda das indústrias.

Como resultado, o salário real tem subido bem mais do que a produtividade. O que acaba por elevar ainda mais os custos industriais.

Em suma, fatores como logística, educação, mão de obra, energia e tributos são extremamente importantes e cooperam fortemente para reduzir a competitividade não só do ramo de autopeças, como do setor industrial em geral e do Brasil como um todo.

Proteções como a retirada do redutor de 40% nas tarifas de importação servem como compensação aos altos custos nacionais - que reduzem nossa capacidade de competir - e são bem vistas pelo setor. Porém não passam de paliativos para as principais causas estruturais, que ainda permanecem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDI, 2009. **Estudo Prospectivo Setorial Automotivo**. Brasília.
- ANFAVEA, 2006. **Indústria Automobilística Brasileira - 50 anos**. São Paulo.
- ANFAVEA, 2010. **Guia Setorial da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo.
- ANFAVEA, 2010. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo.
- BARROS, J.
- BRAGA, P. **O setor contra o CKD**. Revista Automotive Business, Junho de 2010.
- BRAGA, P. **Driblando o xequemate**. Revista Automotive Business, Junho de 2010.
- FERRAZ, J. KUPFER, D. HAGUENAUER, L. 1997. **Made in Brazil: Desafios Competitivos para a Indústria**. Campus, Rio de Janeiro.
- FIPE, 2008. **Uma Agenda de Competitividade para a Indústria Paulista**. São Paulo.
- HAGUENAUER, L. 1989. **Competitividade: Conceitos e Medidas**. Texto para Discussão, n. 211. IEI/UFRJ.
- KUPFER, D. 1992. **Padrões de Concorrência e Competitividade**. Texto para Discussão, n. 265. IEI/UFRJ. Publicado nos Anais do XX - Encontro Nacional da ANPEC, Campos de Jordão, SP.
- LANDIM, R. SILVA, C. **Governo pode aumentar alíquota de importação de autopeças**. O Estado de São Paulo, 14/04/2010. Disponível em:
http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100414/not_imp537937,0.php
Acesso em: 19/04/2011.
- NASCIMENTO, M. **Jogo empatado**. Revista Autodata, Maio de 2010.
- NESTI, A. **Você conhece as regras dos negócios?** Revista Automotive Business, Junho de 2010.
- OLIVEIRA, A. **Reduções do Imposto de Importação para o setor automotivo**. Aduaneiras, 26/11/2010. Disponível em:
http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?ID=13396796&acesso=2.
Acesso em: 12/04/2011.
- PEREIRA, L. **A Indústria de Autopeças Brasileira**. Sindipeças, Novembro de 2010.
- PROJETO PIB, 2009. **Perspectivas do Investimento no Brasil – Setor Automobilístico**. São Carlos.
- SINDIPEÇAS, 2011. **Desempenho do Setor de Autopeças**. São Paulo.

SINDIPEÇAS, 2011. **Guia Oficial dos Fabricantes de Autopeças Brasileiros**. São Paulo.

UNCTAD – United Nations Conference on trade and development , 2004. **World Investment Report 2004: Transnational Corporations and Export Competitiveness. International Productions Systems**. Nova York: United Nations.

VALE, S. **Está chegando o momento de o câmbio depreciar?** Brasil Econômico, Junho de 2011.

Medida Provisória nº497, de 27 de julho de 2010 - Nota Descritiva

Disponível em:

http://www2.camara.gov.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/medidasprovisorias/2010_8731.pdf

Acesso em: 01/02/2011

Lei nº 12.350, de 20 de Dezembro de 2010

Disponível em:

<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/lei/2010/lei-12350-20-dezembro-2010-609723-norma-pl.html>

Acesso em: 01/05/2011

