



1290000492



IE

TCC/UNICAMP Og1r

Carlos Alberto Suiyama Ogata

*“A reestruturação da indústria automobilística
do Brasil, do México e da Coréia do Sul
nos anos 90.”*

**Instituto de Economia
Universidade Estadual de Campinas
Campinas / SP
Agosto de 2000** /

Carlos Alberto Suiyama Ogata

Carlos Alberto Suiyama Ogata

*“A reestruturação da indústria automobilística
do Brasil, do México e da Coréia do Sul
nos anos 90.”*

*Trabalho final referente à
disciplina Monografia II do Curso
Ciências Econômicas do Instituto de
Economia da Universidade Estadual de
Campinas, sob a orientação do
Professor Fernando Sarti.*

Sumário

	INTRODUÇÃO	1
I.	O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MUNDO	2
II.	DESENVOLVIMENTO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL, NO MÉXICO E NA CORÉIA DO SUL.....	9
II.1.	O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL	11
II.2.	O SETOR AUTOMOBILÍSTICO DO MÉXICO	17
II.3.	O SETOR AUTOMOBILÍSTICO DA CORÉIA DO SUL	22
III.	EVOLUÇÃO RECENTE DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO DO BRASIL, DO MÉXICO E DA CORÉIA DO SUL	27
III.1.	INVESTIMENTO.....	27
III.2.	PRODUÇÃO	29
III.3.	EXPORTAÇÃO.....	32
III.4.	IMPORTAÇÃO.....	37
III.5.	BALANÇA COMERCIAL SETORIAL.....	40
III.6.	MERCADO INTERNO	44
IV.	CONCLUSÃO	47
	Sumário de tabelas e gráficos.....	50
	Bibliografia	52

INTRODUÇÃO

A atividade automobilística assumiu um papel relevante no avanço da industrialização de vários países. Esta importância origina-se:

a) Do fato de que tal atividade tem sido a pioneira e a criadora de inovações que transformaram a organização da produção de manufatura. Tais inovações são adotadas em graus variados pelos demais setores e transformam a indústria de manufatura em seu conjunto, aumentando a sua produtividade e o seu desenvolvimento.

b) Do fato de ser um “pólo irradiador de crescimento”, ou seja, devido à reação em cadeia que produz no conjunto da economia.

c) Do fato de ser uma indústria internacionalizada e oligopolizada que produz um bem de consumo durável de grande participação na renda nacional e nos fluxos de comércio internacional.

Na atual década, houve uma reestruturação global da indústria automobilística, que somada à tendência de formação de blocos comerciais regionais, trouxe um novo dinamismo ao setor. Essas mudanças causaram profundos impactos nos países em desenvolvimento que implantaram e utilizaram o setor automobilístico em sua industrialização. São os casos de Brasil, México e Coréia do Sul, que possuem histórias econômicas diferentes, mas também têm em comum algumas características.

Deste modo, este trabalho propõe-se a verificar quais são as principais características do processo de reestruturação do setor automobilístico sob a influência das mudanças internacionais nos três países citados.

I. O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MUNDO

A história do setor automobilístico pode ser dividida em quatro períodos distintos.

Na primeira, chamada de "período dourado" (1959-1973), houve um incremento de 10 milhões para 30 milhões unidades na produção anual de veículos. A massificação do uso do automóvel propiciou a expansão de inúmeras atividades de serviços e de infra-estrutura e estabeleceu o automóvel como o parâmetro da sociedade de consumo. Nos anos 50 e 60, os mercados expandiram tanto nos EUA, como na Europa e no Japão. Mas no final dos anos 60, a indústria aparentou ter alcançado a maturidade: os produtos, os processos, as técnicas e as organizações de produção eram "tecnicamente maduros". Os principais mercados estavam relativamente saturados, com a sua demanda por automóveis crescendo vagarosamente; enquanto que a demanda dos países em desenvolvimento, apesar do seu crescimento, não era representativa¹. O Brasil, que apresentou um crescimento na venda interna de veículos automotores nos anos 60 de mais de 165% contra a média de 71% dos países desenvolvidos (35.5% dos EUA), ainda possuía um mercado relativamente pequeno. Para se ter uma idéia, a produção de automóveis em 1965 foi de 185 mil unidades no Brasil contra 6.5 milhões na Europa e 10 milhões nos EUA.

O setor caracterizava-se por um oligopólio internacionalizado e era controlado pelo "American Big Three" (General Motors, Ford e Chrysler) e por algumas empresas européias (Volkswagen, Fiat, Renault, entre outras). As empresas norte-americanas, além de dominar o mercado doméstico, começaram a atuar na Europa por meio de subsidiárias, mas não chegaram a ameaçar a posição das empresas nacionais. As montadoras dos EUA e da Europa instalaram, nos anos 50, filiais na América Latina, apostando no crescimento dos mercados locais. Este movimento de envio de subsidiárias

¹ Laplane et. alli.; Panorama Setorial: Indústria Automobilística; in Panorama Setorial /Gazeta Mercantil, 1998, pág. 5.

americanas para a Europa e subsidiárias americanas e europeias para mercados em desenvolvimento é conhecida como “Primeira Onda de Internacionalização”².

Em relação ao Japão e a Coréia do Sul, as montadoras locais gozavam da exclusividade de seus mercados internos graças às políticas protecionistas de seus respectivos governos.

O segundo período ocorreu nos anos 70. O setor enfrentou a desaceleração do crescimento da demanda, a elevação do preço do petróleo e a internacionalização das empresas japonesas e, em menor medida, das empresas coreanas. A ameaça asiática e a estagnação do mercado induziram respostas defensivas por parte das demais montadoras e, deste modo, o setor perdeu aos poucos a característica de uma “indústria madura”³.

A desaceleração da demanda e a crise do petróleo agravaram a competição entre os produtores em relação a novos mercados. Enquanto em alguns países a produção foi inferior às vendas (Canadá, Alemanha e França), em alguns outros países a produção chegou a diminuir (EUA, Reino Unido e Itália). Por outro lado, os produtores japoneses aumentaram sua participação no mercado internacional: sua produção aumentou em quase cinco vezes mais que suas vendas no mercado japonês⁴.

A ofensiva exportadora japonesa teve duas conseqüências: (1) a expansão do comércio internacional entre os países desenvolvidos e (2) o crescimento da participação do Japão nestes fluxos.

Esta ofensiva japonesa apoiava-se em inovações tecnológicas e em mobilização de recursos financeiros que resultavam em custo inferior aos dos concorrentes. A resposta dos rivais constituiu uma tentativa de imitar os modelos e as técnicas de produção japonesa e aplicá-las em novas plantas produtivas deslocadas para locais onde os insumos e a mão-de-obra eram mais baratos (como, por exemplo, os EUA produzindo no México e no Canadá). Houve um movimento de desverticalização das montadoras, em favor do aumento da compra de componentes produzidos por terceiros, juntos com

² Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 20.

³ CEPAL, “Las inversiones extranjeras en la America Latina y Caribe – 1998”, pág. 257.

⁴ Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 8.

iniciativas de aumentar o número de modelos oferecidos ao mercado, com vistas a reativar a demanda ⁵.

Para as montadoras norte-americanas e européias, o custo dessas iniciativas tornava-se elevado nas condições da desaceleração da demanda ⁶. No início dos anos 80, as empresas americanas associaram-se com as rivais japonesas para imitar as inovações mais facilmente.

O terceiro período iniciou-se em 1983, com a retomada do crescimento das economias desenvolvidas, que ofereceu um novo impulso para o crescimento da produção de automóveis e potencializou a tendência de renovação do setor.

O mercado norte-americano foi o cenário principal da disputa entre as montadoras. As exportações japonesas de automóveis para os EUA enfrentaram dois obstáculos: a instabilidade cambial e as restrições protecionistas. A reação das montadoras japonesas foi a chamada "Segunda Onda de Internacionalização", ou seja, a instalação de plantas japonesas nos EUA e no Canadá para garantir o seu acesso ao mercado norte americano ⁷.

Dados estes antecedentes da indústria automobilística fica mais observável a importância das inovações tecnológicas do setor. De dois episódios principais do setor automobilístico surgiram as inovações que exerceram influência no setor industrial e no desenvolvimento econômico. O segundo episódio tem relação direta com a "Segunda Onda de Internacionalização".

O primeiro ocorreu por volta de 1913 nos EUA, quando Henry Ford introduziu a linha de produção de fluxo contínuo para o 'Modelo T'. Esta revolução da manufatura dos veículos automotores foi baseada na padronização de peças (intercambialidade de peças entre si), definição e desenvolvimento de instrumentos adequados, na organização e especialização dos funcionários na linha de produção. O resultado foi a redução de tempo da montagem dos veículos e, conseqüentemente, a redução do custo dos mesmos. Foram assim reunidas as condições para tornar a "Produção em

⁵ Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 9.

⁶ Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 9.

⁷ Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 20.

Massa” possível. Este sistema de montagem foi adotado por outros fabricantes de automóveis, e estes não estavam localizados apenas nos Estados Unidos, mas na Europa e no Japão também ⁸.

O segundo episódio ocorreu em circunstâncias muito diferentes. No Japão Eiji Toyoda e Taiichi Ohno aplicaram, por volta de 1960, o sistema de “Produção Enxuta” na Toyota. Isto aumentou a produtividade da montadora japonesa drasticamente e tornou-a uma peça importante no mercado mundial de veículos ⁹. A “Produção Enxuta” ou “Sistema Toyota” é baseada em prevenção de defeitos (eliminação do desperdício), qualificação da força de trabalho (e não na especialização), na diferenciação do produto (“ampliação” do número de produtos oferecidos), na organização da cadeia de fornecedores e na cadeia de revendedores (eliminação dos estoques) e no desenvolvimento da engenharia de produto e de ferramentas (redução do número de processos). Assim, além de aumentar a produtividade e reduzir os custos, a “Produção Enxuta” conseguiu uma maior adaptação da produção às necessidades de diferentes clientes ¹⁰.

O “Sistema Toyota” foi rapidamente adotado por outras empresas japonesas. O sucesso levou o sistema japonês a ser copiado e adaptado por empresas montadoras multinacionais. As montadoras japonesas começaram a implantar linhas de produção em outros países e, devido à aplicação e à experiência acumulada na sua produção local, as montadoras japonesas conseguiram vantagens competitivas que as converteram em importantes agentes da indústria automobilística mundial, dando origem à questão conhecida como “Desafio Japonês”.

Para se ter uma idéia da relevância do “Desafio Japonês” basta observar a crescente participação do Japão no mercado automotivo dos países da OCDE nos últimos trinta anos (Tabela I).

⁸ Womack, J. P. et alli, “Op. Cit.,” págs.14-35.

⁹ Womack, J. P. et alli, Op. Cit., pág. 39.

¹⁰ Womack J. P. & Jones, D.T., “A mentalidade enxuta nas empresas”, Editora Campus, Rio de Janeiro, 1998, págs. 3-93.

Tabela I Participação dos países na exportação de produtos automotivos para os países da OCDE de 1963 a 1996 (em porcentagem)

	1963	1971	1980	1990	1996
Japão	0,6	7,8	19,3	21,8	16,3
América do Norte	23,0	37,5	23,3	18,8	20,7
Europa Ocidental	74,6	53,1	51,5	52,6	53,2
Brasil	s/d	s/d	0,6	0,6	0,4
México	-	0,2	0,4	2,2	4,0
Coréia do Sul	-	-	s/d	0,9	1,4
Outros	1,8	1,4	4,9	3,1	4,0
TOTAL	100	100	100	100	100

Fonte: CEPAL

O crescimento da importância da automobilística japonesa e a resposta por parte dos seus concorrentes redefiniram o cenário do setor no mundo. Esta redefinição do cenário automobilístico tem sido caracterizado por um elevado fluxo de Investimento Direto Estrangeiro - IDE mundial ¹¹.

As montadoras norte-americanas também ampliaram as suas bases no Canadá e no México para melhorarem a sua competitividade. As empresas européias não possuíam condições financeiras para realizar os investimentos necessários na instalação de capacidade produtiva e na implantação de redes de distribuição na América do Norte para poderem disputar com os americanos e os japoneses. Optaram por concentrar na defesa de suas posições na Europa, onde se defrontaram com investimentos do Japão¹². Os japoneses para contornarem as barreiras comerciais da Comunidade Econômica Européia estabeleceram filiais no Reino Unido e na Espanha.

O quarto período têm início nos anos 90 quando o crescimento da produção mundial de automóveis perdeu impulso novamente. O desaquecimento da demanda nos países desenvolvidos não tem se caracterizado como uma fase passageira e cíclica, mas trata-se da maturação

¹¹ CEPAL, Op. Cit., pág. 259.

¹² Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 10.

e saturação desses mercados, agravados por problemas ambientais e por congestionamento do trânsito urbano ¹³.

A rentabilidade das montadoras foi fortemente abalada pela recessão do início da década. A forte concorrência aumentou a necessidade das montadoras de lançar, cada vez mais e mais rápido, novos produtos no mercado. Por sua vez, esta necessidade de novos produtos traz novos obstáculos para as montadoras pois, além da necessidade cada vez maior de investimentos no desenvolvimento destes produtos, o novo produto desenvolvido terá um tempo cada vez menor no mercado, pois este será rapidamente substituído - encurtamento do ciclo do produto - , pressionando a antecipação da taxa de retorno do investimento.

Em contrapartida ao desaquecimento do mercado dos países desenvolvidos, os mercados dos países do Leste Europeu, da América do Sul e da Ásia apresentaram desempenho mais dinâmico, com elevado potencial de crescimento futuro. Estes “mercados emergentes” são, atualmente, importantes focos de ampliação e de reorganização das atividades das grandes montadoras. As montadoras estão canalizando os seus investimentos para construir novas instalações e, em alguns casos, para desenvolver projetos próprios voltados às características locais. Este movimento atual de investimento para os países em desenvolvimento é o que pode ser chamado de “Terceira Onda de Internacionalização”.

Desde a década de 80, os países da OCDE colocaram barreiras protecionistas devido ao grande volume de veículos japoneses importados para os seus mercados internos. Além de tarifas houve o chamado “Acordo de Restrição Voluntária” (Voluntary Export Restraints – VER) assinado em 1981. Neste acordo as exportações do Japão para os EUA foram restritas a 1,68 milhões de unidades. Houve restrições também na importação de veículos na Europa Ocidental. Como se trata de importantes mercados mundiais, as montadoras japonesas realizaram Investimento Direto Estrangeiro - IDE - para instalar plantas de produção nos EUA e na Europa Ocidental ¹⁴.

¹³ Laplane et. alli., Op. Cit., pág. 14.

¹⁴ Mortimore, M., The Asian Challenge to the World Automtive Industry”, pág.2.

Os países da OCDE também redefiniram as suas estratégias competitivas de longo prazo devido ao “Desafio Japonês”. Assim iniciou-se um processo de fechamento de plantas nos EUA e na Europa e, ao mesmo tempo, o envio de Investimento Direto Estrangeiro - IDE - para a construção de plantas em regiões onde havia força de trabalho barata, mercado potencial, possibilidade de produtividade e eficiência elevados. Na construção destas novas plantas foram incorporados elementos do Sistema Enxuto de Produção¹⁵.

A reestruturação global da indústria de automóveis provocada pelas empresas do Japão permitiu que algumas economias em desenvolvimento entrassem na dinâmica das redes internacionais crescentemente integradas de produção de veículos e autopeças. O processo de globalização do setor se verificou através do Investimento Direto Estrangeiro das empresas transnacionais em algumas economias em desenvolvimento, sobretudo nas economias que oferecem grandes mercados e leis de incentivo para o setor¹⁶. Até o início dos anos 90 as empresas japonesas estavam centradas na Ásia em desenvolvimento e as empresas americanas e europeias na América Latina.

É dentro desta perspectiva que analisaremos o desenvolvimento do setor automobilístico do Brasil, do México e da Coréia do Sul nos anos 90. Para tanto, o próximo passo será analisar os históricos da formação do setor em cada país, para depois verificarmos os seus respectivos desempenhos.

¹⁵ Laplane et alii, Op. Cit., pág. 20.

¹⁶ CEPAL, Op. Cit., pág. 260.

II. DESENVOLVIMENTO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL, NO MÉXICO E NA CORÉIA DO SUL

Países como Brasil, México e Coréia do Sul são exemplos de sucesso na implantação de um setor automobilístico pois conseguiram a) expressivo volume da produção, b) a penetração no mercado internacional via exportação, e c) o desenvolvimento de uma indústria de peças local.¹⁷

As alterações ocorridas no mercado internacional nos anos 90 levaram os governos nacionais e as grandes empresas montadoras a reverem as suas estratégias. E devido às diferenças na industrialização dos países citados e as suas relações comerciais, as mudanças no setor tomaram diferentes formas e magnitudes.

Brasil, México e Coréia do Sul são países de industrialização tardia que possuem um setor automobilístico altamente desenvolvido, além disso estes três países possuem outras características comuns. Posthuma (1996)¹⁸ aponta algumas dessas características da indústria automobilística destes três países:

a) processo de industrialização dos três países ocorreu sobre forte política industrial liderada pelos seus respectivos Estados;

b) estágio de industrialização mais acelerado ocorreu durante períodos de autoritarismo de seus países;

c) os países em questão perseguiram a indústria pesada baseada nos setores tradicionais (cimento, construção naval, siderurgia e automobilística) em contraste com países que focalizaram sua indústria na alta tecnologia (Singapura, Hong Kong e Taiwan), nos bens de consumo leve (

¹⁷ Posthuma, A. C., "Productive Restructuring in the Automotive Industry in 'Late Industrializing Countries': Comparisons Between Brazil, South Korea and Mexico", (versão preliminar) Universidade de São Paulo, São Paulo, Junho de 1996, págs. 2-3.

¹⁸ Posthuma, A. C., Op. Cit., págs. 4-7.

Taiwan) ou na exportação de minerais e, ainda, na produção agrícola (Chile); e,

d) os três países contaram com um crescimento baseado em endividamento, em financiamentos externos adquiridos a baixa taxas de juros durante os anos 70 (causado pela disponibilidade de petrodólares).

Apesar dos aspectos similares destes três países no desenvolvimento da indústria automobilística, há diferenças no conteúdo e na aproximação com que cada país tomou para realizar este fim. As diferenças são:

a) A natureza do domínio do capital. Brasil e México deixaram o capital estrangeiro desenvolver o setor de montagem, enquanto o capital local cuidou do setor de autopeças¹⁹. Em contraste, a Coréia do Sul desenvolveu todos os seus setores industriais, conduzidos pelo capital local, operando na forma dos conglomerados industriais – os chamados CHAEBOLS²⁰.

b) A orientação da Indústria. A industrialização sul-coreana tem perseguido a proteção da indústria local contra veículos e peças importadas, mas tem uma forte orientação exportadora. Em 1990 cerca de 26% da produção de veículos do país era exportada; em 1997, antes da recente crise, esta percentagem era de 46%. A industrialização brasileira também desenvolveu a sua indústria automobilística sob forte protecionismo, ainda que direcionada principalmente à demanda interna e não à exportação²¹. A indústria automobilística mexicana também tem sido protegida e seu desenvolvimento tem sido marcado pela influência norte americana através da integração estratégica com o “American Big Three” (General Motors, Ford e Chrysler).

c) O volume e a direção das exportações. Na indústria automobilística coreana mais de 80% das exportações são de veículos finalizados. Na indústria automobilística mexicana, por sua vez, 70% das suas

¹⁹ Hoje devido ao recente e intenso processo de aquisição e fusão no setor, a indústria de autopeças brasileira encontra-se desnacionalizada.

²⁰ Trata-se de uma versão coreana dos conglomerados industriais japoneses, o KEIRETSU.

²¹ Embora no início dos anos 70 tenha sido criado o programa Beflex (Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação) que combinou isenções tarifárias e de impostos com o objetivo de garantir a exportação de parte da produção.

exportações são de autopeças e motores devido à integração com as montadoras dos EUA. Em uma posição intermediária a indústria automobilística brasileira possui variedade maior de produtos para exportação, com níveis significativos tanto em termos de veículos finalizados assim como em termos de autopeças. Em termos de destino das exportações, México envia a maior parte de suas exportações para o mercado norte-americano, enquanto as exportações brasileiras incluem um leque maior de clientes, com quantidades significativas exportadas para a Europa, e agora, mais recentemente para o Mercosul. A Coréia do Sul, que até o início dos anos 90 possuía a América do Norte como o principal destinatário das exportações, passou por uma diversificação de mercados nos últimos anos.

d) “Timing” do desenvolvimento da indústria automobilística. A internacionalização da indústria automobilística coreana, durante o início dos anos 80, ocorreu simultaneamente com a expansão do mercado doméstico. Isto em contraste com os casos da América Latina, onde o crescimento da exportação coincidiu com o declínio do mercado interno, como um resultado da crise da dívida externa e das subseqüentes políticas econômicas austeras.

Assim apontados as semelhanças e as diferenças entre o setor automobilístico dos três países, vamos caracterizar a formação do setor de cada país individualmente.

II.1. O setor automobilístico no Brasil

A idéia de se criar uma indústria automobilística no Brasil surgiu com a Segunda Guerra Mundial, já que o conflito cortou o fornecimento de veículos importados, de peças de reposição e até mesmo de combustível. A disposição de implantar esta indústria estratégica começou já no segundo governo de Getúlio Vargas com a constituição de uma indústria de base (CSN, Petrobrás,

etc.), mas veio a tomar forma somente com a criação do “Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA” em 1956 pelo então presidente Juscelino Kubitschek. A política foi estabelecida para atrair investimentos diretos para a produção local com incentivos²².

Dentro do Plano de Metas de JK, o GEIA definiu a estratégia para a rápida nacionalização da produção baseada no fechamento do mercado às importações e colocando o mercado interno como atrativo dos investimentos das montadoras internacionais.

A política governamental foi um sucesso. Criou-se um parque industrial provedor de peças, componentes e matérias-primas; desenvolveu-se uma rede de distribuição mais diversificada e ampliou-se a estrutura e a capacidade de assistência técnica²³. A produção anual de veículos, que em 1957 era de 30.542 unidades, apresentou um rápido crescimento até 1980, alcançando a quantia de 1.165.174 unidades; sendo que desde 1970 o setor já havia consolidado-se como exportador.

No início dos anos 70 foi criado o programa Befiex – Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação, que combinava isenções de tarifas e de impostos (IPI e ICM) com o objetivo de garantir a exportação de parte da produção.²⁴ O Befiex ganhou importância a partir de 1974 com a crise do balanço de pagamentos e a necessidade de promoção das exportações.

Com a recessão econômica brasileira de 1981/84 o mercado interno diminuiu, o que fez com que as empresas procurassem novos mercados para exportação. O Befiex propiciou este maior nível de exportação dos veículos e das peças brasileiras no mercado internacional²⁵. As exportações aumentaram de 0,1% da produção no início dos anos 70 para mais de 10% em 1980. Quanto ao seu destino não é possível estabelecer uma tendência, mas os principais mercados eram a Europa e a América Latina em consequência do comércio intra-firma. As vendas da Fiat à matriz explicam a importância do

²² **Ferro, J. R.**, “A produção enxuta no Brasil” in **Womack, J. P. et alii**, Op. cit., pág. 312-313.

²³ **Ferro, J. R.**, Op. Cit., pág. 315.

²⁴ **Shapiro, H.**, “A primeira migração das montadoras: 1956-1968” in **Arbix, G. & Zilbovicius, M.**, “De JK a FHC – A reinvenção dos carros.”, Editora Scritta, 1997, pág. 32.

²⁵ **Shapiro, H.**, Op. Cit., pág. 32.

mercado europeu. Os EUA ganharam importância entre 1987 e 1989 em consequência das exportações da Volkswagen²⁶.

Depois de passar por uma fase de crescimento nos anos 60 e 70 e por uma recessão nos anos 80; o setor automobilístico brasileiro passou por uma reestruturação nos anos 90. Esta reestruturação possui quatro principais fatores:

- a) a redução das tarifas alfandegárias para a importação de componentes e de bens finais;
- b) a integração econômica regional - Mercosul;
- c) os incentivos e as negociações para a reativação da demanda doméstica; e
- d) a estabilização econômica e, conseqüentemente, a recuperação dos mecanismos de crédito ao consumo.

No início dos anos 90, mesmo com o consumo retraído, as tarifas alfandegárias foram reduzidas com o intuito de aumentar a concorrência, controlar os preços e induzir a modernização dos produtos e das empresas nacionais²⁷. Entretanto, a abertura comercial diminuiu o superávit comercial do setor até 1992; para, a partir de 1993, começar a ser registrado déficit no setor automobilístico. Também foram suspensos programas de incentivos voltados ao setor como o Beflex.

O Mercosul foi criado em 1991 no Tratado de Assunção, com a entrada em vigor da União Aduaneira em janeiro de 1995. Neste acordo os governos do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai abriram uma nova fronteira de expansão de seus mercados.

Dentro do Mercosul, destaca-se o comércio bilateral entre Brasil e Argentina. Para se ter uma idéia, em 1996, as negociações entre estes dois países representou cerca de 70% do comércio intra-Mercosul, alcançando por volta de US\$1.6 bilhão. Em termos de setor automobilístico, em 1996, Brasil e

²⁶ **Vigevani, T. e Veiga, J. P. C.**, "A integração regional no Mercosul" in **Arbix, G. & Zilbovicius, M.**, "De JK a FHC – A reinvenção dos carros.", Editora Scritta, 1997, pág. 333.

Argentina representam mais de 99% da produção de veículos de passageiros do Mercosul e mais de 97% do mercado interno do Mercosul.

O Brasil e a Argentina tornaram-se alvos das grandes montadoras devido ao grande potencial como mercado consumidor e às facilidades de produção local.

Em termos de medidas para a reativação do mercado interno o governo criou um incentivo fiscal de repercussão logo no início dos anos 90: reduziu o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI - para os modelos de pequeno porte. Posteriormente iniciaram-se os chamados "Acordos da Câmara Setorial" que tiveram duas fases distintas. Em 1992 e 1993, os "Acordos da Câmara Setorial" criaram condições para a recuperação da demanda e expansão do mercado doméstico de automóveis.

Os acordos promoveram o entendimento entre as montadoras, os fornecedores, os trabalhadores e o governo, superando as suas divergências. No acordo de 1992 foram estabelecidos planos para redução de preços (margem de lucro), mudanças no mecanismo de prazos e de financiamento, manutenção dos níveis de emprego, reposições salariais e redução de custos de produção por meio de redução de impostos. O acordo de 1993 ainda estabeleceu metas de produção, de investimento e de exportação no setor, além de reduzir ainda mais os impostos. O acordo foi ampliado com o Protocolo de incentivos fiscais: o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI - e o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS - foram reduzidos e o Cofins foi abolido para os chamados "Carros Populares" (de motores até mil cilindradas).

Em junho de 1994 foram anunciadas novas regras para o setor sobre a denominação de "Regime Automotivo". Estes acordos foram firmados entre o Estado e as montadoras, deixando os sindicatos e os fornecedores em segundo plano²⁸. A nova política visava manter as alíquotas em 70% em 1995 para serem diminuídas até 20% em 2000. O Regime Automotivo também concedeu alíquotas mais baixas para os fabricantes nacionais em troca de exportações de veículos, componentes e equipamentos produzidos no país.

²⁷ Laplane, M. e Sarti, F., Op. Cit., pág 39.

O fato de deixar os sindicatos e fornecedores de lado foi fruto da pressão das filiais das montadoras sobre o governo federal. As filiais argumentaram que, se os país não adotasse regras semelhantes ao Regime Automotivo Argentino²⁹, os investimentos destinados à América Latina seriam transferidos para o país vizinho³⁰.

Em outubro de 1994, o governo visando combater o ágio e as pressões de aumento dos preços do setor causado pelo excesso de demanda reduziu ainda mais as tarifas de importação, de 35% para 20%, muito antes do prazo estimado no regime. A consequência foi o saldo deficitário no setor. Em fevereiro de 1995, depois da Crise do México, o governo preocupado com a onda crescente de importação e os crescentes déficits comerciais decidiu aumentar novamente as tarifas alfandegárias de 20% para 32% e posteriormente para 70%. O IPI sobre os veículos populares também aumentou de 0,1% para 8% tendo em vista a diminuição do ágio e das filas de espera.

Em 1994 o governo de Itamar Franco implanta o Plano Real. Com este plano econômico o governo controlou o processo inflacionário e obteve uma moeda valorizada diante do dólar americano. Com a inflação controlada houve um aumento do fornecimento de crédito para aquisição de bens de consumo pela população. E com a “moeda forte” diante do dólar, os produtos nacionais ficaram mais caros no exterior e os produtos importados ficaram mais baratos no mercado nacional; o que, conseqüentemente, dificultou as exportações e facilitou as importações, deteriorando a balança comercial.

As montadoras reagiram prontamente a esta série de mudanças. No biênio 1990/91, houve uma crise econômica recessiva devido ao Plano Collor I; que causou no setor automobilístico uma queda no faturamento e nas exportações, um aumento das importações e uma redução da produção e do emprego. Mas, por outro lado, nestes anos intensificaram-se os investimentos em racionalização da produção no setor.

²⁸ **Lapiane et alli**, Op. Cit., pág. 55.

²⁹ O Regime Automotivo Argentino teve como objetivo acelerar o processo de reestruturação produtiva das montadoras, atrair novos investimentos e equilibrar o balanço de comércio. O regime argentino entrou em vigor de 1992. A governo argentino também criou o seu Regime Automotivo sobre pressão das montadoras.

³⁰ **Vigevani, T. e Veiga, J. P. C.**, Op. Cit., pág. 344.

A recuperação do mercado doméstico em um contexto de maior abertura provocou a reformulação das estratégias das matrizes e filiais das montadoras. O crescimento foi tão grande que abriu a possibilidade de ampliação da capacidade de produção, seja das montadoras locais preexistentes ou através de entrada de novas montadoras.

As montadoras locais implementaram estratégias para fortalecer sua posição dentro do mercado, tentando desestimular a concorrência potencial. As estratégias consistiam em importação de veículos para ampliar a oferta de modelos do mercado e atualização de seus modelos produzidos localmente. As montadoras já existentes chegaram a ser responsáveis por mais de 80% da importações de veículos.

Neste ponto a integração produtiva com a Argentina teve grande importância: as montadoras no Brasil importavam veículos de médio porte e comerciais da Argentina, em troca de modelos nacionais de pequeno porte. Houve uma especialização produtiva no Brasil e na Argentina, pois os dois países concentraram a sua produção em poucos modelos, ganhando em termo de eficiência e complementavam a oferta pelo comércio intra-firma. Houve, também, uma divisão produtiva em termos de autopeças entre os dois países.

É importante ressaltar que a reestruturação das montadoras pré-existentes e os investimentos de novas entrantes (1) não estão restritas ao Brasil, mas estendidas aos demais países do Mercosul – principalmente para a Argentina - e (2) se deve à recuperação do mercado regional devido à estabilização econômica regional e aos incentivos ao consumo. Neste sentido fica evidente que a condição do Mercosul de "produtor emergente" depende muito da condição de "mercado emergente" ³¹ . Assim o crescimento do mercado regional, incluindo outros países latino-americanos, condicionará a manutenção de uma base moderna e regionalmente integrada de produção de automóveis no Mercosul.

Vimos, assim, que a indústria automobilística brasileira não apenas superou a estagnação que o setor passou nos anos 80, mas também

³¹ **Laplaine, M. et. alli.**, "Cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz del Mercosul", Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Integración y Programas

sobreviveu à instabilidade da primeira metade dos anos 90. E também passou por um “rejuvenescimento” com o acirramento da concorrência (tanto entre as montadoras já existentes como possibilidade de novas montadoras) e a retomada de investimentos por parte das montadoras³².

II.2. O setor automobilístico do México

A história da indústria automobilística Mexicana pode ser dividida em três fases:

- a) Substituição das importações (1978/82);
- b) Crise e reorientação (1983/87); e
- c) Expansão das exportações (1988/94).

Como na maioria dos países da América Latina, a idéia central do governo mexicano ao aplicar uma Política de Industrialização para Substituição de Importações foi reduzir a vulnerabilidade externa e a instabilidade macroeconômica³³. Os instrumentos desta política de industrialização basearam-se em altos e crescentes níveis de proteção tarifária, incentivos para as empresas privadas e estatais nacionais, restrições ao Investimento Direto Estrangeiro e às atividades das empresas transnacionais, assim como em políticas industriais intervencionistas em certos setores.

A proibição de importar automóveis no México, adotada em 1962, determinou que algumas das montadoras internacionais optassem por fazer

Regionales, Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe – INTAL, Año 3, Número 7/8, Janeiro/Agosto de 1999.

³² **Laplane, M. e Sarti, F.**, Op. cit. pág. 55.

³³ **Carrillo, J.**, et. allí, “El impacto de las empresas transnacionales en la reestructuración industrial de México. El caso de las industrias de parte para vehículos y de televisores”, CEPAL.

investimentos no mercado local a fim de garantir a sua participação no mercado.

O objetivo da política era promover intensas negociações entre montadoras estrangeiras, produtores nacionais de peças e governo; tendo em vista o importante papel que o setor automobilístico representa no processo da industrialização. Dificuldades e problemas ocorridos nestas negociações resultaram em uma indústria automobilística caracterizada pela diversidade de modelos e de marcas, assim como pelo reduzido volume, altos preços e pela má qualidade de sua produção³⁴.

As importações em massa de componentes por parte dos produtores de veículos e a escassa propensão a exportar resultaram em um déficit comercial elevado o suficiente para não ser equilibrado com a entrada de IDE³⁵.

O governo teve que reexaminar a sua política automobilística devido ao colapso econômico no ano de 1981, quando a demanda interna caiu e a dívida externa avolumou-se. Assim o governo limitou cada montadora à produção de um único modelo e exigiu um maior índice de nacionalização das peças para que houvesse ganhos de escala e, por consequência, diminuíssem os custos de produção, diminuindo, também, o déficit setorial³⁶. Tais medidas não tiveram o efeito desejado pois o mercado mexicano era pequeno demais³⁷, diferentemente do caso brasileiro e coreano. O país decide, então, abrir as suas fronteiras e abrir mão do índice de nacionalização, mas impôs que as montadoras exportassem pelo menos o mesmo valor das importações.

Por outro lado, percebendo que não era possível desenvolver-se apenas com o mercado mexicano, as montadoras introduziram novas estratégias corporativas. Com o propósito de competir internacionalmente estas plantas foram dotadas com maquinaria e equipamentos com tecnologia moderna e práticas organizacionais japonesas.

³⁴ Carrillo, J. , et. alli., Op. Cit. e Womack , J, et. Alli., Op. Cit..

³⁵ Segundo Womack et. alli. apenas 50% dos componentes dos veículos chegaram a ser nacionais.

³⁶ Womack, J., et. alli., Op. Cit.

³⁷ Segundo Womack et. alli. , os cinco produtores produziam, cada um, três ou quatro modelos diferentes em um mercado de 500 mil unidades. Não era possível assim obter uma produção econômica deste modo.

A instalação de novas plantas no norte do México refletiu sua nova orientação de satisfazer as necessidades do mercado norte americano. Neste sentido desenvolveu o sistema de “maquiladoras”, cujos produtos gozavam de importantes incentivos tarifários³⁸. A base de operação das “maquiladoras” tem sido o regime de livre importação de insumos (matérias-primas e secundárias, vasilhames e material de embalagem) e de bens de produção (maquinarias, equipamentos e ferramentas) destinados a tal tipo de indústria³⁹. O surgimento das “maquiladoras” ocorreu nos meados dos anos 60, sendo que a intensificação da integração produtiva no setor automobilístico vem ocorrendo desde 1982.

A indústria “maquiladora” tem evoluído graças à existência do interesse por parte do México (aumento do número de emprego e do saldo comercial setorial) e dos EUA (redução dos custos da produção) nesta indústria⁴⁰. Este interesse mútuo resultou na assinatura do NAFTA que entrou em vigor em primeiro de janeiro de 1994.

O NAFTA estabeleceu novas normas na relação comercial entre o México e os EUA. De fato as disposições do NAFTA liberaram a importação de veículos e autopeças pelas montadoras que tivessem um saldo comercial positivo. É importante observar que o NAFTA beneficiou as montadoras norte-americanas mais do que as montadoras européias e japonesas, pois forçou estas a elevarem o conteúdo regional de seus veículos. Assim o “American Big Three” implantou estratégias para defender o seu mercado tanto da ameaça das importações japonesas como do avanço de outras montadoras⁴¹.

De 1988 a 1992 ocorreu um crescimento explosivo das exportações de veículos. Isto não se deve apenas ao resultado da especialização produtiva, mas também de novos investimentos dos produtores americanos, da VW e da Nissan em novas plantas⁴².

³⁸ CEPAL, Op. cit., pág.273.

³⁹ CEPAL, “México:la industria maquiladora”, Estudios e informes de al CEPAL 95, pág. 118.

⁴⁰ CEPAL, Op. Cit. Pág. 118

⁴¹ Womack., J., et. alli., Op. Cit.

⁴² Carrillo. J. , et. alli., Op. Cit.

Assim, desde os meados dos anos 80, a espetacular ampliação e modernização da base produtiva do setor automotivo do México deve-se à coincidência de três fatores:

- a) acirramento da concorrência no mercado norte-americano por parte do Desafio Asiático;
- b) nova política mexicana sobre a indústria; e
- c) novas estratégias empresariais do “American Big Three” (GM, Ford e Chrysler).

Nos anos 90, com a desvalorização da moeda mexicana em relação à moeda americana e com o desenvolvimento do NAFTA, a indústria automobilística mexicana passa por uma revitalização⁴³. Além desses fatores, temos que considerar o processo de ajuste estrutural entre os motivos da recente prosperidade do setor automobilístico mexicano. Este processo possui como itens fundamentais o Investimento Direto Estrangeiro - IDE - e as alterações tecnológicas promovidas pelas empresas⁴⁴.

Entre as conseqüências da reestruturação setorial automotiva mexicana estão o estabelecimento de novas plantas, a especialização produtiva e territorial, a flexibilidade da mão de obra e a modernização do sistema de produção.

A mudança estrutural não só se reflete na criação de novas plantas, como também na reestruturação das plantas existentes desde os anos 60. O investimento nestas novas plantas mostra a grande importância do setor automobilístico no país: o investimento das seis principais montadoras somam quase seis bilhões de dólares. Esta nova capacidade produtiva das montadoras tem sido destinada às exportações.

A especialização produtiva deve-se à orientação exportadora das montadoras. A indústria automobilística mexicana especializou-se na produção de veículos de passageiros, autopeças e motores. Em termos de automóveis

⁴³ The economist Intelligence Unit Limited pág. 175.

⁴⁴ Carrillo, J., “Modernización y conglomerados industriales en el sector automotriz en Mexico”, pág. 541-545.

de passageiros, as indústrias multinacionais especializaram-se na produção de automóveis sub-compactos de 4 e 6 cilindros, com pouca variedade de modelos.

A especialização territorial deve-se ao fato das novas plantas das montadoras estabelecerem-se basicamente em sete cidades do norte do país. Isto foi causado pelas vantagens como o baixo custo da mão de obra, aos reduzidos custos unitários, à estabilidade política e sindical e, principalmente, à proximidade com os EUA. Com esta especialização territorial, a indústria automobilística mexicana foi dividida em duas. Uma parte da indústria é composta pelos "brownfield sites", que usam equipamentos e design velhos para produzir veículos destinados para o consumo local e são localizados no centro do país, em volta da cidade do México (próximo às cidades principais e de fácil acesso aos maiores mercados internos). A outra parte da indústria, que foi criada pela onda de investimentos dos anos 80, consiste nos "greenfield sites", construídos para utilizar novas técnicas de manufatura para exportação e são localizadas ao longo da divisa norte do país.

A flexibilidade da mão-de-obra está relacionada à criação dos sindicatos corporativos nas novas plantas do norte, que funcionam em favor das montadoras. Os comitês executivos são eleitos das listas de funcionários e na maioria dos casos, os eleitos são trabalhadores jovens sem experiência no trabalho e principalmente sem experiência sindical.

Os processos de modernização da indústria automobilística mexicana estão associados à aplicação, difusão e adaptação do sistema japonês, tanto em tecnologia como em práticas organizacionais de produção. Isto ocorreu principalmente em plantas de montadoras voltadas para a exportação.

Além dessas mudanças 'estruturais', a indústria automobilística mexicana, em dezembro de 1994, passou por uma crise que foi causada pelos constantes déficits comerciais e pelo clima eleitoral.

A crise teve como consequência a desvalorização da moeda (a taxa média do câmbio dobrou, de 3,3751 Pesos Novos/Dólar em 1994 para 6,4194 em 1995), a desestabilização econômica, uma fuga de capitais (o governo elevou a taxa de juros de 16.5% em 1994 foi para 61% em 1995 numa tentativa

de evitar a fuga) e uma recessão que diminuiu em 4% o Produto Interno Bruto do país.

No setor automobilístico mexicano, a crise fez com que as vendas internas caíssem cerca de 70% (de 624 mil veículos em 1994 para 188 mil em 1995) em contraste com o aumento das exportações que subiram cerca de 48% (de US\$ 5.050 milhões em 1994 para US\$ 7.490 em 1995). O crescimento das exportações ocorreu em parte devido à combinação da desvalorização cambial e à integração setorial com os EUA.

Apesar do aumento das exportações, esta crise diminuiu a produção mexicana de veículos automotores: de 1,12 milhões de unidades em 1994, para 0,935 milhões em 1995.

II.3. O setor automobilístico da Coréia do Sul

A Coréia do Sul dos três países estudados neste trabalho é o único que possui uma indústria automobilística com capital nacional envolvido, isto é, que não depende somente de capital americano, europeu ou japonês. Isto se deve principalmente a fatores históricos como a criação dos *CHAEBOLS* (grandes conglomerados industriais coreanos) e a esfera de cooperação com o Japão.

Atualmente o setor coreano é composto por cinco companhias: a Hyundai Motors Company, a Kia Motors Corporation, a Daewoo Motor Company Ltd., a Asia Motors Company Inc., e a Ssangyong Motor Company⁴⁵. Estas montadoras são apoiadas por uma rede de produtores locais de autopeças, muitas das quais são de pequeno e médio porte e que destinam a sua produção quase que exclusivamente para as montadoras⁴⁶.

⁴⁵ Em 1999, a Hyundai adquiriu o controle acionário da Kia, tornando-se responsável por mais de 60% do mercado nacional. Atualmente a Ford está negociando o controle da Daewoo, caso as negociações confirmem-se a Ford irá superar o GM em termos de capacidade de produção mundial.

⁴⁶ Posthuma, A. C., Op. Cit., págs. 35.

Um aspecto importante do setor automobilístico sul-coreano é que as montadoras pertencem a grandes conglomerados industriais – os CHAEBOLS - que têm sido um elemento significativo ao permitir o país realizar saltos tecnológicos e financeiros em setores industriais sofisticados. Os CHAEBOLS dirigem um considerável grau de força econômica: duas das três grandes montadoras, Hyundai e Daewoo, são membros do maior e do terceiro maior CHAEBOLS. Para se ter uma idéia da força desses grupos os dez principais CHAEBOLS possuem cerca de 25% do PIB coreano⁴⁷.

O governo coreano iniciou a proteção ao mercado interno para setor automobilístico em 1962, quando esta era composto por quatro pequenas montadoras⁴⁸. Mas o desenvolvimento da indústria automobilística nacional iniciou-se realmente em 1974 com o “Plano de promoção da indústria automobilística a longo prazo”, liderado pelo governo coreano⁴⁹.

A Coréia procurou uma estratégia orientada para a exportação, que viabilizasse uma produção suficiente e adequada a obtenção de economia de escala mínima, dado o pequeno tamanho do mercado doméstico. Começou a exportar carros em 1976 e a relação da exportação sobre a produção chegou à 53% em 1988, mas caiu para abaixo do nível de 30% na primeira metade dos anos 90 e em 1998 esta taxa voltou a subir e situa-se em 46%.

A Hyundai foi a primeira montadora coreana a exportar seus produtos devido ao relativo sucesso de seu modelo Pony, nos meados dos anos 70. Iniciando as suas exportações para os mercados da América Latina e do Oriente Médio, devido aos baixos preços⁵⁰. Em 1976 a Hyundai tentou avançar as suas exportações para a Holanda, Bélgica, Itália e Inglaterra; mas a baixa competitividade em termos de qualidade de seu modelo levou a Hyundai a retirar-se desses mercados.⁵¹

Com a crise de 1979/80, tanto as vendas internas como as exportações da Coréia do Sul entraram em colapso. O Ministério da Indústria da Coréia do

⁴⁷ Posthuma, A. C., Op. Cit., págs. 36.

⁴⁸ Womack, J. P. et alli, “A máquina que mudou o mundo”

⁴⁹ Hyun, Y-S, “Globalization of Daewo Motor: From joint venture to most agessive globalization maker car industry, between globalization and regionalization” , Université d’Érvy, França.

⁵⁰ Womack, J. P. et alli, Op. Cit., pág. 260.

⁵¹ Hyun, Y-S, Op. Cit.

Sul aproveitou a crise para racionalizar o setor, assim como o Japão tentou fazer nos anos 50. O ministério afastou as montadoras Kia e Dong-A das atividades por cinco anos ao mesmo tempo em que conferia à Hyundai a produção dos carros de pequeno porte e à Daewoo a produção dos carros de grande porte.

A Hyundai aproveitou-se desta iniciativa do governo coreano para seguir em frente na produção em massa. Utilizando-se da estratégia de competir com preços menores - consequência dos baixos salários e do apoio do governo - a Hyundai conseguiu chegar no mercado norte-americano, disputando o mercado de carros pequenos e poucos sofisticados. A Hyundai chegou aos EUA em 1986, importando o seu modelo Excel que obteve preferência sobre os modelos japoneses devido, em parte, ao fortalecimento do iene diante do dólar que fez com que os carros japoneses aumentassem de preços ⁵².

Em 1988, a Coréia do Sul era responsável por 4% do mercado norte americano (cerca de 500 mil veículos).

A partir deste ponto o setor automobilístico coreano conheceu o ônus de ser um “antiquado produtor em massa”⁵³. Com a valorização da moeda coreana diante do dólar ocorrida em 1988 e devido aos aumentos salariais exigidos pelos trabalhadores, a vantagem nos preços dos veículos coreanos desapareceu e a questão da qualidade ganhou importância ⁵⁴. Para manter-se no mercado dos EUA, a Hyundai em meio a queda de vendas e ciente da sua baixa competitividade neste mercado, teve que baixar os seus custos: internacionalizou-se, imitou os japoneses e abriu uma planta no Canadá (em Bromont, província de Quebec) em 1989, com capacidade produtiva de 100 mil veículos ⁵⁵.

A Coréia do Sul tem alcançado notáveis taxas de crescimento econômico desde os anos 60 graças à indústria de manufatura e à diversificação de sua base industrial. Começando com a indústria de trabalho

⁵² **Womack, J. P. et alli**, Op. Cit., pág. 261.

⁵³ **Hyun, Y-S**, Op. Cit.

⁵⁴ **Womack, J. P. et alli**, Op. Cit., pág. 261.

⁵⁵ Em 1996, a linha de produção de Bromont foi transportada para Índia. Entre as causas do fechamento da planta de Bromont, a principal foi a performance em termos de qualidade e de produtividade que foram abaixo da expectativa.

intensivo e de baixo valor, o país iniciou com sucesso o próximo estágio de desenvolvimento, investindo na indústria pesada, como na construção naval, cimento e aço. Pela dominação da tecnologia eletrônica, as indústrias locais também começaram a montar bens de consumo eletrônicos, incluindo design e desenvolvimento de outros novos itens que alcançaram competitividade mundial. A transição da indústria leve para a pesada envolve uma mudança da competição na base de trabalho barato para a base de instalações modernas⁵⁶.

O modelo de desenvolvimento seguido pela Coreia do Sul é uma "via dupla", combinando proteção do mercado doméstico com orientação da produção para a exportação, o que tem estimulado a competitividade entre as firmas locais. Este caminho tem sido bem sucedido para o país que possui os recursos naturais limitados e que, portanto, precisa manter altos níveis de exportações para compensar as importações de matérias-primas e outros insumos. As políticas governamentais, que suportaram e guiaram a indústria doméstica em conjunto com os investimentos na infra-estrutura, educação, e treinamento, permitiram ao país conseguir uma rápida taxa de crescimento industrial e aquisição tecnológica num espaço de tempo inferior a 40 anos⁵⁷.

Na primeira metade dos anos 90, a Coreia do Sul adotou uma estratégia de exportação com "crescimento gradual a longo prazo", ou seja, procurou aumentar a exportação via aumento da produção e conseqüentemente, diminuição dos custos e preços. Nesta estratégia as montadoras coreanas diversificaram os seus mercados, entrando nos mercados da Europa Oriental, do Oriente Médio, da América do Sul⁵⁸.

Apesar do crescimento da produção e das exportações de automóveis coreanos no período de 1990 a 1995, o setor começou a apresentar dificuldades. Estas dificuldades foram causadas, em grande parte, pela formação de blocos regionais que incluem dois dos seus maiores e tradicionais compradores e clientes. O Acordo de Livre Comércio da América do Norte (North America Free Trade Agreement - NAFTA) que inclui os EUA; e mais

⁵⁶ Posthuma, A. C., Op. Cit., pág. 24.

⁵⁷ Posthuma, A. C., Op. Cit., pág. 25.

⁵⁸ Hyun, Y-S, Op. cit., pág. 38.

recentemente a Comunidade Econômica Européia (CEE) que inclui os países da Europa.

Outro ponto relevante é que a Coréia do Sul, ao contrário do Brasil e do México, deu ao capital nacional ampla oportunidade de desenvolver a produção de veículos motorizados. Como resultado as empresas coreanas têm estabelecido alianças com outras empresas para reforçarem a sua capacidade tecnológica. Ou seja, as montadoras coreanas têm estabelecidos acordos de licenciamentos, de formação de joint-ventures com companhias estrangeiras (mas com as empresas coreanas sempre mantendo o controle majoritário da união) e de pesquisa e desenvolvimento em conjunto para ter acesso à tecnologia.

O sucesso em obter, assimilar, padronizar e desenvolver tecnologia tem se refletido no volume das exportações. Mas as constantes inovações no setor automobilístico e a constituição de blocos comerciais têm enfatizado, ainda mais, a necessidade das montadoras coreanas em continuar o processo de "up-grade" tecnológico.

III. EVOLUÇÃO RECENTE DO SETOR

AUTOMOBÍLISTICO DO BRASIL, DO MÉXICO E DA

CORÉIA DO SUL

Em meio ao processo de globalização, de desenvolvimento tecnológico e organizacional e de abertura de mercados, Brasil, México e Coréia do Sul passaram por mudanças na produção de veículos de passageiros, na exportação, na importação, no mercado interno e no investimento. Mas como era de se esperar estas alterações não foram nem um pouco harmônicas para estes três países.

III.1. Investimento

O investimento internacional das montadoras e de fabricantes de autopeças tem sido elevado pois, como já foi dito, o setor está em meio a uma nova onda de internacionalização.

O investimento do Setor Automobilístico no México teve um aumento maior do que do que no Brasil e do que na Coréia do Sul (252% no México contra 199% no Brasil e 177% na Coréia do Sul), mas em termos absolutos o investimento na Coréia do Sul é maior do que os outros. Na média, entre 1990 e 1996, a Coréia do Sul representou 59% dos investimentos dos três países enquanto o Brasil representou 22% e o México, 20%. Ou seja, em média investe-se por ano, mais na Coréia do Sul do que no Brasil e no México juntos.

Uma das explicações para o baixo valor dos investimentos no México é a característica da indústria “maquila” mexicana onde as montadoras americanas construíram as plantas para “montar” o veículo, aproveitando-se da mão-de-obra de baixo custo e importando grande parte dos componentes

utilizados na montagem. A produção de parte das peças e a pesquisa e desenvolvimento dos veículos são realizadas nos EUA.

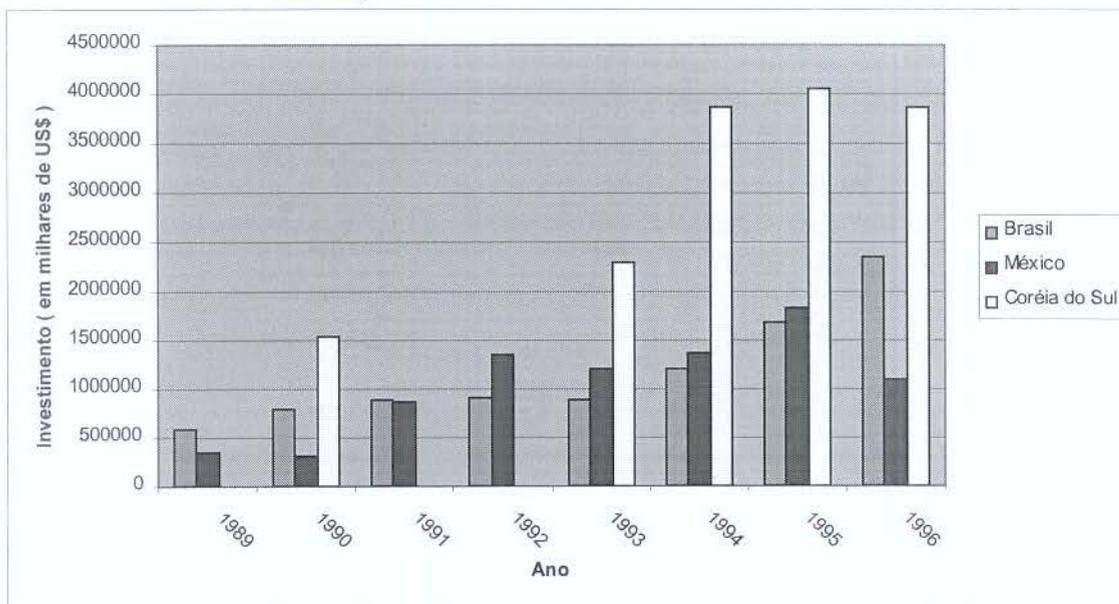
Tabela II Investimentos no setor automobilístico no Brasil, no México e na Coréia do Sul – 1989/96 (em mil dólares) - e taxa de crescimento do investimento 1996/90 (em porcentagem)

	Brasil	%	México	%	Coréia do Sul	%	Total
1989	601.511	62,56	360.000	37,44	s/d	s/d	961.511
1990	789.827	29,99	310.000	11,77	1.533.426	58,23	2.633.253
1991	880.099	50,15	875.000	49,85	s/d	s/d	1.755.099
1992	908.200	40,25	1.348.000	59,75	s/d	s/d	2.256.200
1993	885.746	20,19	1.206.000	27,49	2.294.966	52,32	4.386.712
1994	1.195.037	18,58	1.362.000	21,17	3.875.412	60,25	6.432.449
1995	1.693.813	22,31	1.837.000	24,20	4.061.353	53,49	7.592.166
1996	2.359.440	32,25	1.090.000	14,90	3.866.368	52,85	7.315.808
Total	9.313.673	27,94	8.388.000	25,16	15.631.526	46,89	33.333.199
Média	1.164.209	21,81	1.048.500	19,64	3.126.305	58,56	5.339.014
1996/90	198,73	-	251,61	-	152,14	-	177,82

Fonte: Kia Economic Research Institute, Anfavea e CEPAL

Obs.: Para os valores da Coréia do Sul, todos dados são conversões de valores em Won a partir do câmbio médio do anual. O valor de 1996 para a Coréia do Sul é uma estimativa.

Gráfico I Investimento no Setor Automobilístico nos anos 90 (em mil de dólares)



III.2. Produção

Os dados sobre a produção de veículos de passageiros refletem os dados sobre investimento citados acima: produziu mais quem investiu mais. Como era de se esperar a Coréia que, em média, investiu mais do que Brasil e México, também produziu mais veículos.

Enquanto no Brasil a produção estagnou nos anos 80 (de 933 mil unidades em 1980 para 633 mil unidades em 1990), a produção da Coréia do Sul cresceu mais de 15 vezes (de 57 mil unidades em 1980 para 986 mil unidades em 1990). O México sofreu uma queda na produção até meados dos anos 80, mas reverteu tendência e obteve um crescimento de quase 100% na década (de 303 mil em 1980 para 244 mil em 1984 e, depois, para 598 mil em 1990). A produção da indústria automobilística brasileira tornou a crescer de 1990 a 1997 (153%, indo para 1.667 mil veículos), revertendo a tendência da década de 80; cresceu mais até do que a Coréia do Sul (134%, alcançando a marca de 2.304 mil) e do México (crescimento de 43%, produzindo 854 mil veículos).

Em termos de valores absolutos da produção no início dos anos 80, o Brasil era o maior produtor dos países estudados, seguido do México e depois pela Coréia do Sul. O Brasil possuía em 1980 cerca de 72.1% da soma dos três países enquanto que o México possuía 23.4% e a Coréia do Sul cerca de 4.5%. Estas posições se mantiveram até 1986, quando a produção Coréia do Sul ultrapassou a do México para depois, em 1987, ultrapassar a do Brasil.

Isto demonstra o “salto” na produção coreana: em 1985 a sua produção era de 264 mil veículos de passageiros (contra 297 mil do México e 759 mil do Brasil), em 1986, aumentou para 457 mil (enquanto a do México caiu para 208 mil e a do Brasil cresceu para 815 mil) e em 1987 aumentou novamente, desta vez para 793 mil (contra 277 mil do México e 656 mil do Brasil).

Desde então a Coréia do Sul tem se mantido como o maior produtor dos países estudados. O Brasil ficou como o segundo maior produtor de veículos de passageiros sendo somente ultrapassado temporariamente pelo México em

1991. Em 1997, a Coréia do Sul possuía 47.78% da soma dos três países, o Brasil possuía 34.52% e o México, 17.7%

Em termos de produção média, o Brasil apresentou um crescimento de 736 mil nos anos oitenta para 1.119 mil unidades nos anos 90, o México aumentou de 298 mil para 767 mil unidades, enquanto a Coréia do Sul aumentou de 395 mil para 1.678 mil unidades.

A Tabela III e o Gráfico II mostram melhor os volumes e as taxas de crescimento nos três países.

Tabela III Produção de veículos de passageiros de 1980 a 1997 (em unidades)

	Brasil	%	México	%	Coréia do Sul	%	Total
1980	933.125	72,14	303.056	23,43	57.225	4,42	1.293.406
1981	585.834	58,00	355.497	35,19	68.760	6,81	1.010.091
1982	672.589	63,00	300.579	28,15	94.460	8,85	1.067.628
1983	748.371	69,45	207.137	19,22	121.987	11,32	1.077.495
1984	679.386	62,76	244.704	22,60	158.503	14,64	1.082.593
1985	759.141	57,48	297.064	22,49	264.458	20,02	1.320.663
1986	815.152	55,04	208.469	14,08	457.383	30,88	1.481.004
1987	656.380	38,01	277.408	16,06	793.125	45,93	1.726.913
1988	782.411	38,96	353.783	17,62	872.074	43,42	2.008.268
1989	730.992	35,81	438.632	21,49	871.898	42,71	2.041.522
Total	7.363.381	52,19	2.986.329	21,17	3.759.873	26,65	14.109.583
Média	736.338	52,19	298.633	21,17	375.987	26,65	1.410.958
1990	663.084	29,50	598.093	26,61	986.751	43,90	2.247.928
1991	705.303	27,30	720.384	27,88	1.158.245	44,82	2.583.932
1992	815.959	28,15	776.185	26,78	1.306.752	45,08	2.898.896
1993	1.100.278	31,18	835.320	23,68	1.592.669	45,14	3.528.267
1994	1.248.773	31,93	856.563	21,90	1.805.895	46,17	3.911.231
1995	1.296.586	32,42	699.312	17,49	2.003.146	50,09	3.999.044
1996	1.458.576	32,26	797.682	17,64	2.264.709	50,09	4.520.967
1997	1.667.858	34,52	854.809	17,69	2.308.476	47,78	4.831.143
Total	8.956.417	31,40	6.138.348	21,52	13.426.643	47,08	28.521.408
Média	1.119.552	31,40	767.294	21,52	1.678.330	47,08	3.565.176

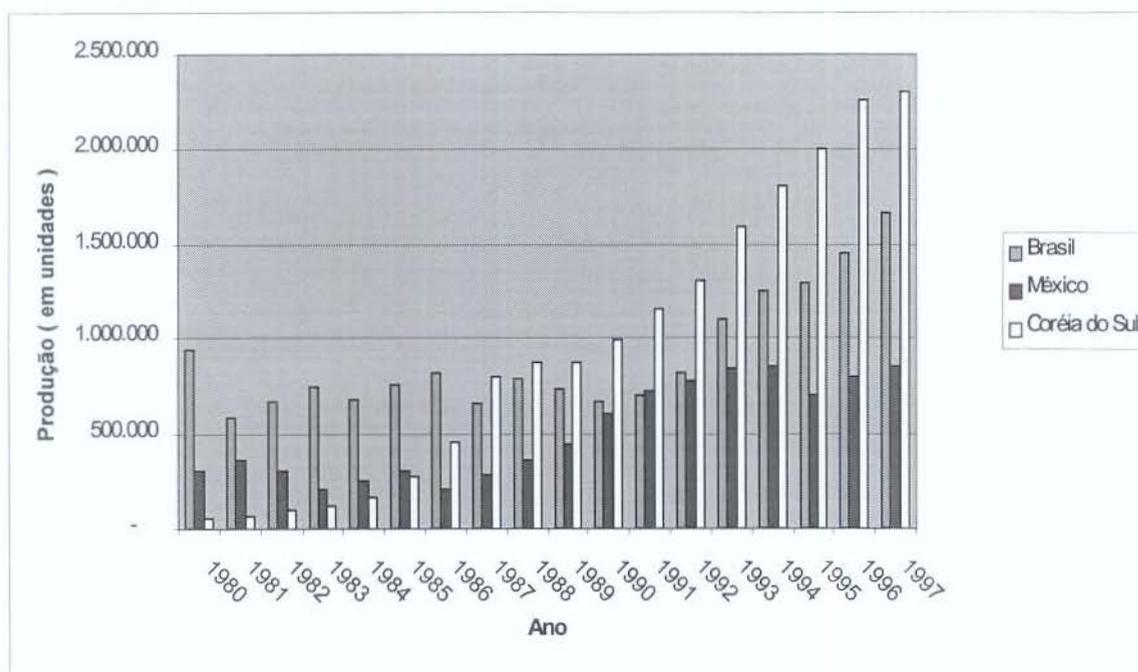
Fonte: World Motor Vehicle Data

Tabela IV Crescimento da produção de 1980 a 1997 (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul	Total
1985/80	(18,65)	(1,98)	362,14	2,11
1990/85	(12,65)	101,33	273,12	70,21
1995/90	95,54	16,92	103,00	77,90
1997/95	28,63	22,24	15,24	20,81
1990/80	(28,94)	97,35	1.624,34	73,80
1997/90	151,53	42,92	133,95	114,92
1997/80	78,74	182,06	3.934,03	273,52

Fonte: Tabela III.

Gráfico II Produção de Veículos de Passageiros de 1980 a 1997 (em unidades)



Os três países juntos aumentaram em 50% a sua participação na produção mundial de veículos de passageiros nos anos 80 e dobraram a sua participação nos anos 90.

Tabela V Participação do total da produção brasileira, mexicana e sul coreana na produção mundial (em porcentagem)

	Produção dos três países (A)	Produção do Mundo (B)	Participação na produção mundial em porcentagem (A/B)
1980	1.293.406	29.720.637	4,35
1985	1.320.663	32.601.372	4,05
1990	2.247.928	35.802.207	6,28
1994	3.911.231	34.964.927	11,19
1995	3.999.044	35.635.641	11,22
1996	4.520.967	36.485.000	12,39
1997	4.831.143	38.453.000	12,56

Fonte: World Motor Vehicle Data e Comite Des Constructeurs Francais D'Automoniles (CCFA)

Assim, observamos que os três países foram exitosos em termos de aumento da produção e da obtenção de escalas adequadas. Mas observamos, também, que, em termos de volume produção, o modelo da Coréia do Sul é o que obteve mais êxito, com um salto na produção de 57 mil unidades em 1980 para 2.308 mil unidades em 1997.

III.3. Exportação

A exportação brasileira teve um crescimento de mais de 28% nos anos 80: um crescimento de 60% na primeira metade da década e uma redução de 20% na segunda metade. Voltou a crescer nos anos 90: mais de 280% de 1990 a 1998, período em que as vendas externas não tiveram o apoio do Befiex (e de outros incentivos) e em que houve uma valorização cambial. Mas em

compensação, devido a integração com o Mercosul, houve uma concentração das exportações para a Argentina.

O México por sua vez com a sua interação com as montadoras norte-americanas teve o maior crescimento entre os três países (2129% de 1985 a 1990, 186% de 1990 a 1995 e 47% de 1995 a 1998). A Coréia do Sul, que sempre teve uma forte orientação exportadora, demonstrou um crescimento forte (256% entre 1985 e 1990, 292% entre 1990 e 1995 e 19% de 1995 a 1998) se considerarmos que se trata de um período de dificuldades para o setor automobilístico coreano devido à necessidade de diversificação de seu mercado internacional.

Como na produção, a exportação coreana cresceu de tal forma que ultrapassou rapidamente a exportação brasileira nos meados dos anos 80. Em 1985 as exportações coreanas eram de US\$518 milhões (44.84% do total dos três países) contra US\$520 milhões (45.02% do total) do Brasil, mas em 1986 foram US\$1342 milhões (66.36%) da Coréia contra US\$396 milhões (19.60%) do Brasil.

No início dos anos 90, as exportações coreanas foram ultrapassadas pelas exportações mexicanas. Em 1989, o México exportava em veículos de passageiros o valor de US\$2614 milhões (33.54% do total), enquanto que a Coréia do Sul US\$2048 milhões (49.91% do total). Em 1990 o México praticamente duplica o valor de suas exportações para US\$ 2614 milhões (53.56% do total), enquanto que a Coréia do Sul exportou o valor de US\$ 1849 milhões (37.9% do total).

Os dados de 1998 apontam que, dos três países estudados, o México é o maior exportador com o volume de US\$10975 milhões (51.77% do total). A Coréia do Sul exportou o volume de US\$ 8604 milhões (40.6% do total) e o Brasil US\$ 1618 (7.7% do total).

Se considerarmos os valores médios das exportações dos anos 80 com os do anos 90, observamos que a participação do Brasil caiu de 25.44% do total da soma dos três países nos anos 80 para 6.53% nos anos 90. A Coréia do Sul também reduziu a sua participação de 58.29% para 43.5% nos anos 90;

enquanto que o México aumentou de as sua participação nas exportações de 16.6% nos anos 80 para 50.46% nos anos 90.

Um aspecto importante a ser destacado é o volume das exportações mexicanas de motores e componentes para os EUA. Este volume de exportações é fruto da integração produtiva entre os dois países.

Tabela VI Exportação de veículos de passageiros de 1980 a 1998 (em mil dólares)

	Brasil	%	México	%	Coréia	%	Total
1980	327.225	100,00	s/d	s/d	-	-	327.225
1981	547.377	100,00	-	-	-	-	547.377
1982	459.565	90,43	-	-	48.624	9,57	508.189
1983	429.450	68,54	109.712	17,51	87.436	13,95	626.598
1984	427.642	60,19	108.657	15,29	174.167	24,51	710.466
1985	520.778	45,02	117.284	10,14	518.789	44,84	1.156.851
1986	396.451	19,60	284.035	14,04	1.342.597	66,36	2.023.083
1987	963.807	25,95	1.409	0,04	2.748.395	74,01	3.713.611
1988	870.849	18,43	518.087	10,96	3.336.160	70,61	4.725.096
1989	679.430	16,55	1.376.556	33,54	2.048.352	49,91	4.104.338
Total	5.622.574	30,49	2.515.740	13,64	10.304.520	55,87	18.442.834
Média	562.257	25,44	359.391	16,26	1.288.065	58,29	2.209.714
1990	417.293	8,55	2.614.144	53,56	1.849.004	37,89	4.880.441
1991	338.394	5,42	3.784.261	60,58	2.123.890	34,00	6.246.545
1992	761.477	11,43	3.368.308	50,55	2.534.117	38,03	6.663.902
1993	597.585	6,85	4.242.481	48,63	3.883.985	44,52	8.724.051
1994	533.979	5,31	5.050.844	50,23	4.470.416	44,46	10.055.239
1995	455.979	3,00	7.490.379	49,32	7.241.992	47,68	15.188.350
1996	619.248	3,20	9.673.068	49,91	9.089.240	46,90	19.381.556
1997	1.463.233	7,16	9.700.174	47,49	9.263.651	45,35	20.427.058
1998	1.618.692	7,64	10.975.379	51,77	8.604.470	40,59	21.198.541
Total	7.368.137	6,53	56.899.038	50,46	49.060.765	43,51	112.765.683
Média	818.682	6,53	6.322.115	50,46	5.451.196	43,51	12.529.520

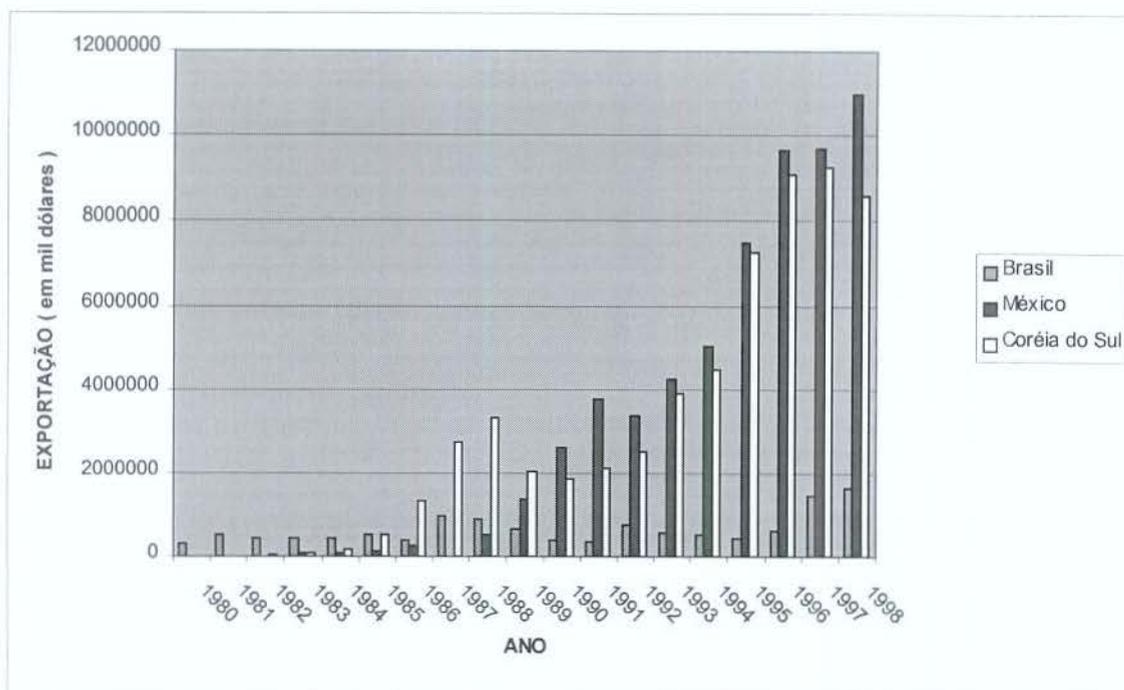
Fonte: International Trade Statistics Yearbook

Tabela VII Crescimento da exportação de veículos de passageiros de 1980 a 1995 (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul	Total
1985/80	59,15	s/d	-	253,53
1990/85	(19,87)	2.128,90	256,41	321,87
1995/90	9,27	186,53	291,67	211,21
1998/95	254,99	46,53	18,81	39,57
1990/80	27,52	s/d	-	1.391,46
1998/90	287,90	319,85	365,36	334,36

Fonte: Tabela VI.

Gráfico III Exportação de veículos de passageiros de 1990 a 1998 (em mil dólares)



As tabelas abaixo mostram a evolução das exportações brasileiras (Tabela VIII), mexicanas (Tabela IX) e coreanas (tabela X) em termos de destino.

Observamos que as exportações brasileiras, concentraram-se no bloco regional do Mercosul, devido à estratégia de integração regional das montadoras que atuam na região⁵⁹ - o comércio "intra-firma".

Já as exportações mexicanas continuam concentradas para o mercado americano, também em razão da integração regional.

Em relação à Coréia do Sul podemos observar que obteve sucesso em seu plano de diversificação de mercado; estratégia esta adotada devido aos obstáculos para se chegar ao mercado americano e europeu. Do total das exportações coreanas – que obtiveram um crescimento em volume nos anos 90 -, 72% eram destinadas aos EUA no início dos anos 90 mas as montadoras coreanas conseguiram diminuir esta percentagem para menos de 20% em 1996.

Tabela VIII Destino das Exportações do Brasil (em porcentagem)

	1986	1989	1993	1996
Africa	1,31	1,75	0,45	3,69
Asia	19,67	4,15	0,43	0,83
América Central	1,71	1,61	0,64	0,49
Europa	22,73	39,31	9,50	9,42
América do Norte	5,77	20,99	1,95	0,51
Oceania	0,06	0,16	0,08	0,08
América do Sul (1)	48,75	32,02	86,95	96,70
Argentina	13,31	16,84	69,88	67,16
Paraguai	0,18	0,42	1,01	1,65
Uruguai	4,27	3,43	4,45	3,94
Total	100	100	100	100
Total em unidades	183.279	253.720	331.522	296.273

(1) Incluindo Argentina, Paraguai e Uruguai.

Fonte: Anfavea

⁵⁹ Laplane, M. et. alli., "Cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz del Mercosul", Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Integración y Programas Regionales, Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe – INTAL, Año 3, Número 7/8, Janeiro/Agosto de 1999.

Tabela IX Destino das Exportações do México (em porcentagem)

	1991	1995	1996
América do Norte	91,54	90,02	88,69
América do Sul e Central	8,17	8,54	8,88
Africa	0,03	0,02	0,03
Asia	0,22	0,18	1,27
Europa	0,02	s/d	0,00
Outros	0,02	1,24	1,13
Total	100	100	100
Total em unidades	358.666	782.676	975.408

Fonte: CEPAL

Tabela X Destino das Exportações da Coréia do Sul (em porcentagem)

	1990	1993	1994	1995	1996
América do Norte	72,37	22,59	33,94	20,72	18,47
Europa Ocidental	5,58	22,85	19,98	28,26	25,06
Europa Oriental	2,74	4,61	3,11	7,77	12,14
Africa	1,65	2,09	2,48	4,32	7,47
Asia	9,66	11,07	4,16	4,16	5,23
Oriente Médio	1,86	15,69	11,91	10,25	8,94
Pacífico	3,78	5,33	6,58	7,59	8,91
América Latina	2,36	15,77	17,84	16,92	13,78
Total	100	100	100	100	100
Total em unidades	347.100	574.714	692.178	978.568	1.210.131

Fonte: Kia Economic Research Institute

III.4. Importação

As importações no Brasil foram intensificadas com a abertura do mercado de 1990 e desde então cresceram de forma exponencial (de US\$ 441 mil em 1989 para US\$2728 milhões em 1998). O Mercosul também influenciou esta intensificação das importações devido a integração produtiva com a Argentina. Ou seja, além de exportar muito para o Mercosul, o Brasil importa muito do bloco regional.

A importação do México também cresceu de forma rápida nos anos 90, que chegou a aumentar em quatro vezes em 1994, ano em que entrou em vigor o NAFTA. Mas no final de 1994 o México enfrentou uma crise que atingiu fortemente a sua economia como um todo, o que abaixou as importações de 1995 quase ao mesmo patamar de 1993. Após a Crise, as importações retomaram o crescimento: aumentaram de US\$ 448 milhões em 1995 para US\$ 2124 milhões em 1998.

As importações coreanas cresceram muito na primeira metade dos anos 90 (de US\$97 milhões em 1990 para US\$ 440 milhões em 1996). Mas a Crise de 97 inverteu esta tendência e reduziu as importações em 1997 (para US\$ 281 milhões) e em 1998 (para apenas US\$ 16 milhões).

Em termos de valores absoluto, observa-se a grandeza das importações brasileiras e mexicanas diante das importações sul-coreanas. Em 1998 as importações brasileiras representaram 56% do total importado dos três países e as importações do México representam 43.63% enquanto que as importações da Coréia do Sul menos de 1%.

Comparando o valor médio dos anos 80 contra os anos 90, observamos que as importações brasileiras que foram quase inexistentes no decorrer dos anos 80, aumentaram para 57% do valor da soma das médias dos três países. Enquanto isso a Coréia do Sul e o México diminuíram as suas participações na soma das médias (o México foi de 41% para 34% e a Coréia do Sul foi de 58.55% para 8.9%.).

Tabela XI Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1998 (em mil dólares)

	Brasil	%	México	%	Coréia do Sul	%	Total
1980	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
1981	-	-	-	-	s/d	s/d	-
1982	-	-	-	-	-	-	-
1983	-	-	-	-	-	-	-
1984	-	-	17.846	50,78	17.301	49,22	35.147
1985	-	-	39.765	70,38	16.735	29,62	56.500
1986	-	-	33.441	64,59	18.330	35,41	51.771
1987	-	-	40.531	17,15	195.747	82,85	236.278
1988	-	-	62.736	52,54	56.679	47,46	119.415
1989	441	0,25	82.752	47,69	90.323	52,05	173.516
Total	441	0,07	277.071	41,19	395.115	58,74	672.627
Média	441	0,39	46.179	41,06	65.853	58,55	112.472
1990	12.542	3,47	250.926	69,51	97.530	27,02	360.998
1991	121.274	35,13	223.960	64,87	s/d	s/d	345.234
1992	281.351	42,73	377.043	57,27	s/d	s/d	658.394
1993	710.203	64,33	393.865	35,67	s/d	s/d	1.104.068
1994	1.524.002	55,12	1.240.781	44,88	s/d	s/d	2.764.783
1995	3.143.303	81,45	448.961	11,63	266.773	6,91	3.859.037
1996	1.603.419	54,00	925.488	31,17	440.329	14,83	2.969.236
1997	2.534.623	57,90	1.561.766	35,67	281.449	6,43	4.377.838
1998	2.728.434	56,03	2.124.762	43,63	16.344	0,34	4.869.540
Total	12.659.151	59,41	7.547.552	35,42	1.102.425	5,17	21.309.128
Média	1.406.572	57,05	838.617	34,01	220.485	8,94	2.465.674

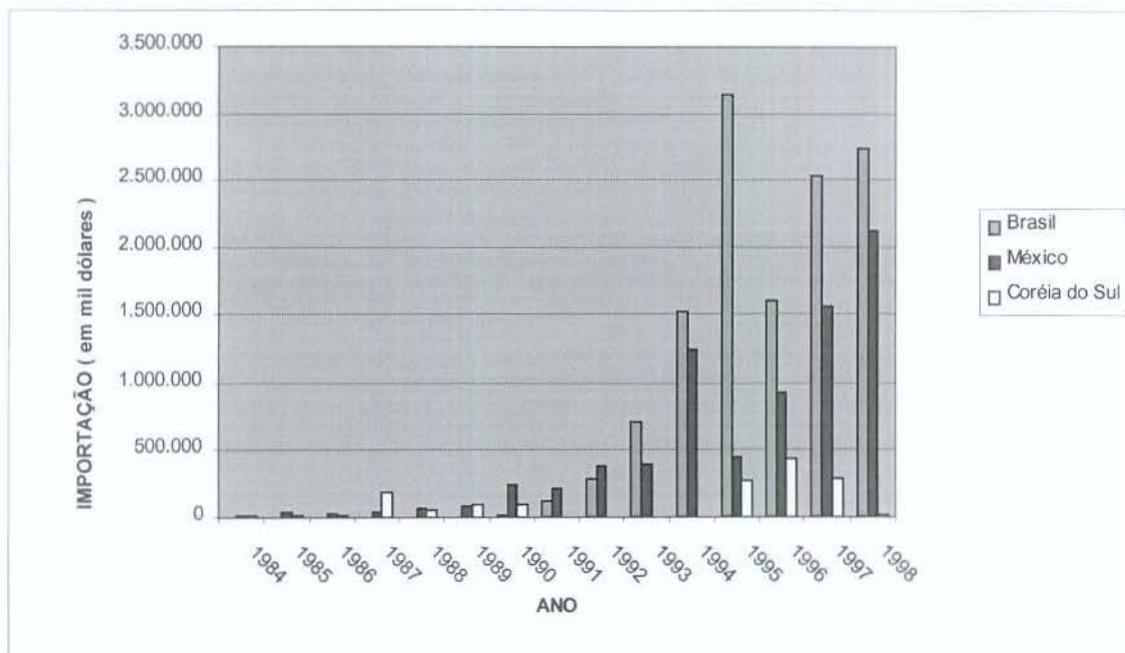
Fonte: International Trade Statistics Yearbook

Tabela XII Crescimento da Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1995 (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul	Total
1990/85	-	531,02	482,79	538,93
1995/90	24.962,21	78,92	-	968,99
1998/95	(13,20)	373,26	(93,87)	26,19
1995/85	s/d	1.029,04	-	6.730,15

Fonte: Tabela XI.

Gráfico IV Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1998 (em mil dólares)



III.5. Balança comercial setorial

Como consequência das variações das exportações e importações, temos a da balança comercial setorial.

Nos anos 80, o Brasil, mesmo em recessão tinha um superávit comercial que se devia mais à ausência de importação do que ao volume de exportação. Este superávit permaneceu até 1992, pois com a abertura de mercado e o aumento do consumo no país, as importações deram um salto que deteriorou a balança comercial. A média da balança comercial setorial nos anos 80 foi um superávit de US\$ 588 milhões; e nos anos 90, um déficit de US\$ 650 milhões.

Como já foi citado, o governo, com o objetivo de combater o ágio e as pressões de aumento de preço, reduziu as tarifas para 20%. O resultado foi uma explosão nas importações que resultou em um déficit de mais de US\$

2.600 milhões. Com tal déficit, o governo aumentou as tarifas e o déficit "estabilizou-se" por volta de US\$ 1.000 milhão.

O México e a Coréia do Sul, por sua vez obtiveram um crescimento surpreendente na balança comercial tanto no anos 80 como nos anos 90.

O resultado do México foi de US\$109 milhões em 1983 para US\$ 2.363 milhões em 1990 (crescimento de 2.054%), para depois alcançar o valor de US\$ 8.850 milhões em 1998 (crescimento de 274%). Mas o crescimento mexicano nos anos 80 ocorreu no final da década, tanto que a sua média foi de apenas US\$ 248 milhões. Nos anos 90 o valor médio do México foi de US\$ 5.483 milhões.

Enquanto isso, a Coréia do Sul obteve resultado de US\$ 48 milhões em 1982, foi para US\$ 1.751 milhões em 1990 (crescimento de 1.900%), e alcançando o valor de US\$ 8.588 milhões em 1998 (crescimento de 390%). Em termos de valores médios, nos anos 80 a Coréia obteve US\$ 1.238 milhões e nos anos 90, US\$ 6.638 milhões.

Relacionando os valores da balança comercial setorial em relação ao Produto Interno Bruto, observamos o peso do setor automobilístico no PIB. No Brasil podemos observar a passagem de superávit para déficit devido ao aumento da importação de veículos. Em relação ao México fica mais claro o aumento da participação do setor no PIB devido ao NAFTA (que entrou em vigor em 1994) . Na Coréia do Sul, os poucos dados disponíveis demonstram um crescimento gradual entre 1995 e1998.

Tabela XIII Balança comercial setorial de 1981 a 1998 (em mil dólares)

	Brasil	México	Coréia do Sul
1980	s/d	s/d	s/d
1981	547.377	-	s/d
1982	459.565	-	48.624
1983	429.450	109.712	87.436
1984	427.642	90.811	156.866
1985	520.778	77.519	502.054
1986	396.451	250.594	1.324.267
1987	963.807	(39.122)	2.552.648
1988	870.849	455.351	3.279.481
1989	678.989	1.293.804	1.958.029
Total	5.294.908	2.238.669	9.909.405
Média	588.323	248.741	1.238.676
1990	404.751	2.363.218	1.751.474
1991	217.120	3.560.301	s/d
1992	480.126	2.991.265	s/d
1993	(112.618)	3.848.616	s/d
1994	(990.023)	3.810.063	s/d
1995	(2.687.324)	7.041.418	6.975.219
1996	(984.171)	8.747.580	8.648.911
1997	(1.071.390)	8.138.408	8.982.202
1998	(1.109.742)	8.850.617	8.588.126
Total	(5.853.271)	49.351.486	33.194.458
Média	(650.363)	5.483.498	6.638.892

Fonte: International Trade Statistics Yearbook

Tabela XIV Desenvolvimento da balança comercial setorial entre 1983 e 1998 (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul
1986/82	(13,73)	-	2.623,48
1990/86	2,09	843,05	32,26
1994/90	(344,60)	61,22	s/d
1998/94	12,09	132,30	s/d
1990/83	(5,75)	2.054,02	1.903,15
1998/90	(374,18)	274,52	390,34

Fonte: Tabela XIII

Gráfico V Balança comercial setorial de 1981 a 1998 (em mil dólares)

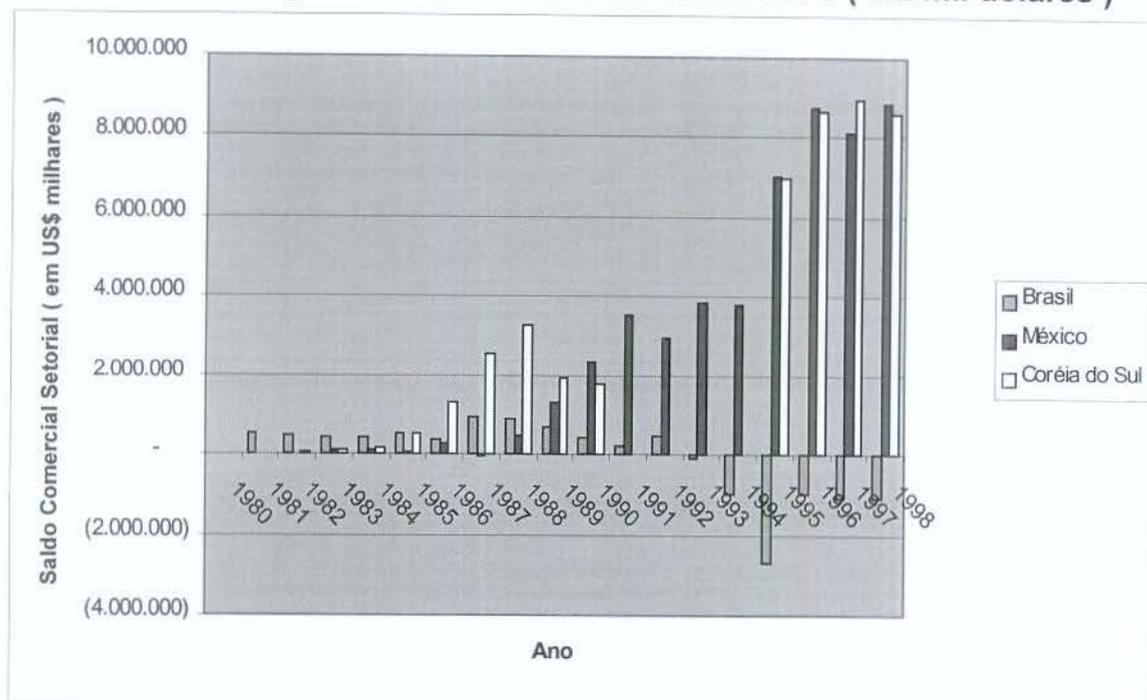


Tabela XV Índice da Balança comercial setorial sobre Produto Interno Bruto de 1991 a 1998 (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul
1991	0,28	1,40	s/d
1992	6,85	1,16	s/d
1993	(0,03)	1,47	s/d
1994	(4,95)	1,51	s/d
1995	(18,61)	5,67	2,09
1996	(7,27)	7,93	2,52
1997	(8,21)	7,18	2,94
1998	(8,85)	17,86	4,74

Fonte: Tabela XIII e FOURIN's Automotive Forecast

III.6. Mercado Interno

Como foi mencionado um dos principais fatores condicionantes do Mercosul, e conseqüentemente do Brasil, como "produtor emergente" é sua condição como "mercado emergente". Assim temos no item mercado interno um dos fatores principais que levaram o Brasil e o Mercosul à reestruturação de seu setor. Podemos observar na tabela abaixo como a crise econômica dos anos 80 afetou o mercado interno (queda de 17% de 1986 a 1990) e a recuperação do mercado nos anos 90 (crescimento de mais de 170% entre 1990 e 1997).

O México, como também já foi ressaltado, tem o seu mercado interno de veículos baseados em modelos "antiquados" produzidos nos "brownfields sites", enquanto os veículos de design moderno produzidos com melhor tecnologia são exportados. Isto demonstra como a reestruturação automobilística mexicana é dependente do mercado americano.

Observando as tabelas abaixo notamos que o mercado interno mexicano, além de menor em relação aos demais países estudados, possui o menor crescimento entre 1986 e 1996 (31% contra 99% do Brasil e 470% do México). Observamos, também, que houve uma diminuição no mercado interno mexicano nos anos 90 de 19%.

A Coréia do Sul além de um grande exportador é um grande consumidor: seu mercado interno é equivalente ao mercado interno brasileiro em termos de tamanho. Mas também é possível observar que o ritmo de crescimento do mercado sul-coreano está diminuindo.

Tabela XVI Mercado interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em unidades)

	Brasil	%	México	%	Coréia do Sul	%	Total
1986	866.728	61,30	258.835	18,31	288.251	20,39	1.413.814
1987	580.085	46,48	247.962	19,87	420.048	33,66	1.248.095
1988	747.716	46,35	341.919	21,20	523.476	32,45	1.613.111
1989	761.625	39,19	418.863	21,55	762.959	39,26	1.943.447
1990	712.741	32,14	550.306	24,82	954.277	43,04	2.217.324
1991	790.779	31,16	643.138	25,34	1.104.184	43,50	2.538.101
1992	764.016	27,89	707.167	25,81	1.268.374	46,30	2.739.557
1993	1.131.165	35,67	603.740	19,04	1.435.967	45,29	3.170.872
1994	1.397.138	39,06	624.001	17,45	1.555.602	43,49	3.576.741
1995	1.728.349	49,76	188.803	5,44	1.555.902	44,80	3.473.054
1996	1.730.791	46,58	340.424	9,16	1.644.132	44,25	3.715.347
1997	1.943.362	49,08	503.442	12,71	1.512.935	38,21	3.959.739

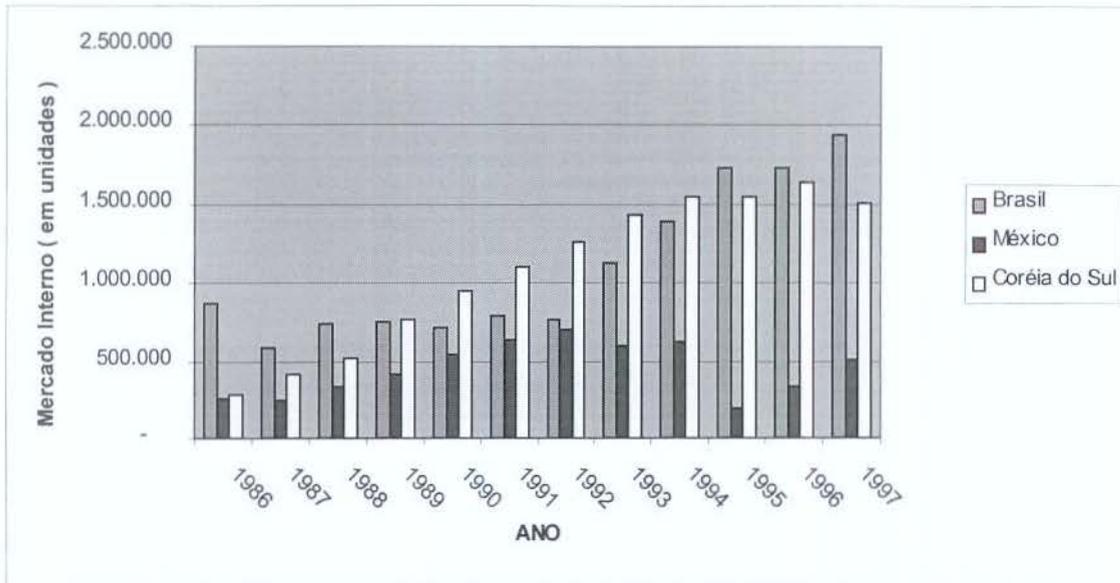
Fonte: Anfavea, Amia e Kama

Tabela XVII Crescimento do Mercado Interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em porcentagem)

	Brasil	México	Coréia do Sul
1990/86	(17,77)	112,61	231,06
1994/90	96,02	13,39	63,01
1997/94	39,10	(19,32)	(2,74)
1997/90	172,66	(8,52)	58,54
1996/86	99,69	31,52	470,38

Fonte : Tabela XIII

Gráfico VI Mercado interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em unidades)



IV. CONCLUSÃO

Como já foi colocado a reestruturação global da indústria automobilística nos anos 90 causou profundos impactos em países em desenvolvimento como Brasil, México e Coréia do Sul. Países que, como visto nos itens anteriores, também reestruturaram os seus setores automobilísticos enfrentando diferentes obstáculos e, conseqüentemente, alcançando diferentes meios de evolução.

No Brasil, com a revitalização do mercado e a estabilização econômica, as montadoras transnacionais fizeram novos investimentos e, inclusive, novas montadoras abriram linhas de produção no Brasil. O governo brasileiro colaborou com essas novas montadoras, concedendo incentivos fiscais e modificando a política setorial conforme as necessidades das companhias transnacionais.

Temos que considerar também, o Mercosul que "ampliou" o mercado brasileiro para os países integrantes do bloco – principalmente para a Argentina, o que chamou ainda mais a atenção dos investidores e colocou o país como potencial plataforma de produção para os países da América Latina. É importante ressaltar também que, com o Mercosul, as importações de veículos de médio e comerciais aumentaram devido à integração produtiva, já que estes produtos ficaram como responsabilidade da Argentina enquanto que o Brasil especializou-se na produção de veículos de pequeno porte.

Um aspecto interessante e já citado do setor automobilístico brasileiro que o diferencia dos demais casos estudados, é o fato de que grande parte de sua produção é destinada ao mercado interno e não à exportação. Assim apesar das importações e das vendas internas crescerem muito nestes últimos anos, as exportações mantiveram-se no mesmo patamar. Fica evidente mais uma vez que a posição do Brasil de "produtor emergente" é condicionada à posição de "consumidor emergente".

Já o México demonstra um caso de forte articulação com os planos de produção e fornecimento de empresas transnacionais, principalmente as do “American Big Three”. A produção mexicana é quase totalmente destinada aos países vizinhos do norte, mas isso não significa que houve maior desenvolvimento do setor: as montadoras mexicanas apenas “montam” os veículos e elas restringem-se a fornecer veículos sub-compactos ao mercado norte-americano.

O NAFTA, por sua vez, foi o ápice de uma tendência que estava ocorrendo há algum tempo. O acordo apenas formalizou as relações comerciais, mas também barrou as exportações asiáticas e impôs quotas de insumos regionais na produção de veículos, pressionando as filiais não americanas.

Comparando o impacto do Mercosul com o impacto do NAFTA no setor automobilístico, observamos que o primeiro integrou de forma mais rápida, que não houve uma centralização em um único país e não favoreceu ao interesses apenas da montadoras deste. Isto ocorreu porque tanto a Argentina como o Brasil possuem, cada um, capacidade de produção e mercado interno potencial.

Enquanto isso, as montadoras da Coreia do Sul conseguiram manter a nacionalidade do setor automobilístico e alcançar um volume expressivo da produção devido à ajuda do governo e ao poder financeiro dos conglomerados industriais – os CHAEBOLS.

Os desafios surgidos nos últimos anos não afetaram, aparentemente, o desempenho das montadoras coreanas. O protecionismo e a formação de blocos regionais que “fecharam” as fronteiras dos dois principais mercados coreanos – EUA e Europa – foram superados pela internacionalização, pela diversificação de mercados e pelo “up-grade” na produção. A questão da falta de qualidade dos modelos coreanos foram solucionadas com pesquisa e desenvolvimento de novos modelos com qualidade melhor.

O setor automobilístico coreano tem uma vocação exportadora, com isso o câmbio e a estabilidade do mercado internacional surgem como fatores relevantes. Mas o setor automobilístico coreano, diferente do setor mexicano,

não depende quase exclusivamente do mercado americano. Além disso a Coréia do Sul tem um mercado interno grande, diferente do México.

Fica assim caracterizado a evolução da reestruturação do setor automobilístico nestes três países em desenvolvimento sobre as influências das mudanças internacionais.

Sumário de tabelas e gráficos

Tabela I	Participação dos países na exportação de produtos automotivos para os países da OCDE de 1963 a 1996 (em porcentagem).....	6
Tabela II	Investimentos no setor automobilístico no Brasil, no México e na Coréia do Sul – 1989/96 (em mil dólares) - e taxa de crescimento do investimento 1996/90 (em porcentagem).....	28
Gráfico I	Investimento no Setor Automobilístico nos anos 90 (em mil de dólares).....	28
Tabela III	Produção de veículos de passageiros de 1980 a 1997 (em unidades).....	30
Tabela IV	Crescimento da produção de 1980 a 1997 (em porcentagem).....	31
Gráfico II	Produção de Veículos de Passageiros de 1980 a 1997 (em unidades).....	31
Tabela V	Participação do total da produção brasileira, mexicana e sul coreana na produção mundial (em porcentagem)	32
Tabela VI	Exportação de veículos de passageiros de 1980 a 1998 (em mil dólares).....	34
Tabela VII	Crescimento da exportação de veículos de passageiros de 1980 a 1995 (em porcentagem).....	35
Gráfico III	Exportação de veículos de passageiros de 1990 a 1998 (em mil dólares).....	35
Tabela VIII	Destino das Exportações do Brasil (em porcentagem).....	36
Tabela IX	Destino das Exportações do México (em porcentagem).....	37
Tabela X	Destino das Exportações da Coréia do Sul (em porcentagem).....	37
Tabela XI	Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1998 (em mil dólares).....	39
Tabela XII	Crescimento da Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1995 (em porcentagem).....	39
Gráfico IV	Importação de veículos de passageiros de 1981 a 1998 (em mil dólares).....	40
Tabela XIII	Balança comercial setorial de 1981 a 1998 (em mil dólares).....	42

Tabela XIV	Desenvolvimento da balança comercial setorial entre 1983 e 1998 (em porcentagem).....	42
Tabela XV	Índice da Balança comercial setorial sobre Produto Interno Bruto de 1991 a 1998 (em porcentagem).....	43
Tabela XVI	Mercado interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em unidades).....	45
Tabela XVII	Crescimento do Mercado Interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em porcentagem)	45
Gráfico VI	Mercado interno do Brasil, México e da Coréia do Sul (em unidades).....	46

Bibliografia

Arbix , G. e Zilbovicius, M. (orgs.), “De JK a FHC: A reinvenção dos carros.”, Editora Scritta, 1997.

Carrillo, J., “Modernizacion y conglomerados industriales en el sector automotriz en Mexico”. in ‘The Global Automotive Industry: Between Homogenization and Hierarch” - GERPISA, junho de 1996, Paris.

CEPAL, “Las inversiones extranjeras en la America Latina y Caribe – 1998”

Chung, M-K, “Globalization strategies of korean motor vehicle industries: a case study of Hyundai”

_____, “Internationalization Strategies Of Korean Motor Vehicle Industrie”, Les Actes du Gerpisa, Número 18, Artigo 4, Université d’Évry, França Université d’Évry, França, 1996.

_____, “The Crisis of Korean Auto Industry”, La Lettre du GERPISA n^o 121, Université d’Évry, França, Fevereiro, 1998

_____, “Korean Automakers Seeking To Become Global Giants In The 21st Century”, La Lettre du Gerpisa, Numero 108, Université d’Évry, França, dezembro, 1996.

_____, “Industrial restructuring in a period of crisis: na analysis of korean automobile industry”, GERPISA – Sixth International Colloquium: The spaces in the world Automobile Industry, Université d’Évry, França, junho de 1998.

Hatzfeld, N., “What future for korean firms?”, La Lettre du GERPISA no 120, Université d’Évry, França, Fevereiro, 1998.

_____, “Mexico and India: Lesson to be learned of the emerging countries?”, La Lettre du GERPISA, no 118, dezembro de 1997.

Hyun, Y-S, “Globalization of Daewo Motor: From joint venture to most agessive globalization maker car industry, between globalization and regionalization” , Université d’Évry, França.

Laplane, M. e Sarti, F., “A reestruturação do Setor Automobilístico Brasileiro nos Anos 90”, In ‘Economia & Empresa’, Vol. 2, Nº 4, de Outubro/Dezembro de 1995, Universidade Mackenzie, pp. 32-59.

Laplane, M. et. alli., “Panorama Setorial: Indústria Automobilística”, in Panorama Setorial /Gazeta Mercantil, Abril de 1998.

Laplane, M. et. Alli., “Cambio tecnológico y modernización en la industria automotriz del Mercosul”, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Integración y Programas Regionales, Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe – INTAL, Ano 3, Número 7/8, Janeiro/Agosto de 1999.

Mortimore, M.; “The Asian Challenge to the World Automotive Industry”; ECLA/UNCTAD; Joint Unit; Santiago; Chile;

Noble, G. W., “Tojan Horse or Boomerang: two-tiered investment in asian auto complex”, Berkley roudtable on the international economy, University of California Berkeley, Working paper 90, novembro de 1996.

Posthuma, A. C., “Productive Restructuring in the Automotive Industry in ‘Late Industrializing’ Countries: Comparisons Between Brazil, South Korea and Mexico”, (versão preliminar) Universidade de São Paulo, São Paulo, Junho de 1996.

Shaiken, H. e Herzenberg, S., “Automatización y producción global”, Universidad Nacional Autonoma de México, México, 1989

The economist Intelligence Unit Limited, The automotive sectors of South America and Mexico, 1997

Womack, J. P. et. Alli. , “A máquina que mudou o mundo”, Editora Campus, Rio de Janeiro, 1992.

Womack J. P. e Jones, D.T., “A mentalidade enxuta nas empresas”, Editora Campus, Rio de Janeiro, 1998.

Resumo

“A reestruturação da indústria automobilística do Brasil, do México e da Coréia do Sul nos anos 90.”

Na atual década, houve uma reestruturação global da indústria automobilística, que somada à tendência de formação de blocos comerciais regionais, trouxe um novo dinamismo ao setor. Dentro dessa reestruturação os países em desenvolvimento ganharam importância devido ao seu mercado potencial e pelo seu baixo custo de produção. Países como Brasil, México e Coréia do Sul, apresentaram características próprias e distintas nesse processo.

O Brasil teve a sua reestruturação baseada na abertura do mercado nacional, na estabilização econômica causada pelo Plano Real e na integração com o Mercosul (principalmente Argentina). O México não só intensificou a sua relação comercial com os EUA, mas voltou quase toda a sua produção automobilística para o seu vizinho do norte através do sistema de “maquilas” e do NAFTA. A Coréia do Sul, por sua vez, enfrentou e superou dificuldades como a falta de qualidade de seus produtos, o “fechamento” de dois de seus mercados principais: os EUA (devido ao NAFTA) e a Europa (devido a CEE)

Assim, este trabalho discute como estes países reestruturaram o seu setor automobilístico em meio às mudanças internacionais.