



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA

PATRÍCIA TIEMI OSHIRO

**O complexo automotivo brasileiro: Uma análise acerca do
descompasso dos investimentos da indústria automotiva e de
autopeças.**

**CAMPINAS
2014**

PATRÍCIA TIEMI OSHIRO

**O complexo automotivo brasileiro: Uma análise acerca do
descompasso dos investimentos da indústria automotiva e de
autopeças.**

Monografia apresentada para
conclusão do Curso de Ciências
Econômicas da Universidade Estadual
de Campinas.

Sob orientação do Professor Dr. **Célio
Hiratuka.**

CAMPINAS

2014

AGRADECIMENTOS

A conclusão dessa monografia foi resultado de um esforço empreendido durante muitos anos, não só por minha parte, mas pelos meus pais também. Por isso, gostaria de agradecê-los, pois foram os grandes responsáveis pela minha educação e me proporcionaram as bases para que eu chegasse até aqui. Agradeço também meus irmãos Ana Paula e Paulo Rodrigo por serem o meu exemplo e me inspirarem a estudar e buscar um futuro melhor para mim.

RESUMO

Este trabalho estuda as características atuais do Complexo Automotivo Brasileiro, que abrange tanto as Montadoras – indústria altamente concentrada e oligopolista, com grande poder de barganha –, como as Autopeças – indústria heterogênea, formada por empresas de diversos portes e segmentos, - e também, analisa o impacto das tendências recentes para a estrutura do Complexo. Mais especificamente, foram estudados os investimentos das montadoras e autopeças, e realizado uma análise acerca das consequências deste gap de investimentos entre as duas indústrias para a estrutura e para a balança comercial do Complexo Automotivo.

Para isso, este trabalho foi dividido em duas partes. A primeira discorre sobre as características e evolução do Complexo Automotivo Internacional, expõe o histórico do setor, as novas tendências, os maiores produtores/compradores mundiais. A segunda parte é voltada para o Complexo Automotivo Nacional, igualmente ao capítulo um, foi exposto a evolução e caracterização do Complexo brasileiro e também, realizado a análise dos investimentos das duas indústrias e suas consequências para a balança comercial do setor.

Palavras chaves: *Complexo Automotivo, Investimentos, Balança Comercial.*

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Maiores produtores mundiais por empresas (em milhões de unidades).....	10
Tabela 2: Maiores produtores mundiais por país (em milhões de unidades)	13
Tabela 3: Maiores mercados autoveiculos* (em milhões de unidades)	14
Tabela 4: Composição do faturamento e do investimento do setor de Autopeças	21
Tabela 5: Faturamento do setor de Autopeças por destino (Participação %)	22
Tabela 6: Licenciamento de automóveis novos	24
Tabela 7: Evolução da Balança Comercial Nacional do setor de Autopeças (em milhões de US\$).....	31

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Licenciamentos de carros novos Nacionais e Importados (em unidades).....	25
Gráfico 2: Licenciamentos de carros novos Nacionais e Importados (em porcentagem)	25
Gráfico 3: Evolução dos investimentos Montadoras VS Autopeças (em milhões de US\$).....	28
Gráfico 4 – Evolução da Balança Comercial Nacional do setor de Autopeças (em milhões de US\$).....	31

SUMÁRIO

RESUMO	4
LISTA DE TABELAS	5
LISTA DE GRÁFICOS	6
INTRODUÇÃO.....	9
Capítulo 1: Caracterização e evolução do Complexo automotivo internacional.....	12
Capítulo 2: Complexo Automotivo brasileiro: Análise de investimento das Montadoras e Autopeças e as consequências para a Balança Comercial do setor.....	22
Capítulo 3: Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto)	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	39
BIBLIOGRAFIA.....	41

INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a estudar os descompassos dos investimentos dentro do Complexo Automotivo Brasileiro, entre a indústria montadora e de autopeças. Em outras palavras, busca analisar como este gap de investimentos impacta a balança comercial do setor e contribui para um possível cenário de desindustrialização da base produtiva do Complexo. Como parte final, este texto apresenta também, a tentativa do Governo Brasileiro de incentivar investimentos no país com o Novo Regime Automotivo, o Inovar-Auto.

De forma a melhor estruturar este trabalho, foi dividido em três seções: 1. Expõe as características e evolução do Complexo automotivo internacional, destacando os principais produtores e mercados mundiais e as tendências para o setor; 2. Foca o Complexo Automotivo brasileiro, assim como a primeira seção, realiza um breve histórico e caracterização, mas aprofunda a análise acerca dos investimentos das Montadoras e Autopeças e as consequências para a Balança Comercial e base produtiva do setor. 3. Apresenta o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Inovar-Auto.

Na primeira parte deste trabalho, verifica-se como destaque do resultado da análise do Complexo Automotivo Internacional os seguintes pontos:

- (i) Profundas diferenças de estrutura entre a Indústria montadora e a de Autopeças, resultando em condições e capacidades diferentes de investimento;
- (ii) As montadoras formam uma indústria muito oligopolizada, com fortes barreiras à entrada e alta competitividade. Chama a atenção os dados da OICA, que mostra que as dez maiores empresas do setor são responsáveis por 70% da produção mundial;
- (iii) As Autopeças formam uma indústria muito segmentada e heterogênea, concentrando a maior parte de seus investimentos no topo da cadeia de fornecimento, nas sistemistas;
- (iv) Forte movimento de deslocamento da cadeia de geração de valor dos países desenvolvidos em direção às economias emergentes;

(v) Crescente necessidade de investimento em P&D a fim de se manter nesse mercado muito competitivo e atender a demanda cada vez mais exigente dos consumidores (conforto, segurança e preocupação com o meio ambiente).

A segunda seção se propôs a entender os descompassos dos investimentos entre as duas indústrias estudadas e analisar as consequências deste gap de investimentos para a estrutura e para a balança comercial do Complexo Automotivo. Dessa parte, destaca-se:

- (i) Apesar do acentuado crescimento da demanda interna entre 2005 e 2011, a produção nacional não se apropriou totalmente dessa expansão, foi expressivo o aumento do coeficiente de importados, tanto de carros montados como de importação de autopeças.
- (ii) Em relação aos investimentos, observou-se que o volume investido pelas montadoras foi muito superior que o investido pelas autopeças, segundo o SINDIPEÇAS, nos últimos seis anos, para cada US\$ 100 investidos pelas montadoras, os fornecedores investiram apenas US\$ 52.
- (iii) Gap de investimentos entre as duas indústrias estudadas, torna as autopeças incapazes de acompanhar o crescimento e a demanda das montadoras, tanto em termos de produção, logística e organizacional, como tecnologicamente.
- (iv) Despreparo das autopeças aliado a Regime Macroeconomico favorável à importação (taxa de câmbio valorizada, taxa de juros alto e Regime Tributário pesado) faz com que montadoras demandem cada vez mais itens importados, com o intuito de suprir suas necessidades de produção.
- (v) Conjunto de variáveis favoráveis à importação contribui para o crescente déficit da balança comercial do setor de autopeças e uma possível desindustrialização da base produtiva nacional do Complexo Automotivo.

A terceira seção discorre acerca do Novo Regime Automotivo, o Inovar-Auto, programa que prevê descontos de até 30 pontos percentuais no IPI para empresas que estimularem a P&D no país. Ainda é cedo para contabilizar o real ganho do Inovar-Auto para o Complexo Automotivo Nacional, entretanto, já

é válida a tentativa do governo de estimular o investimento e reverter a atual situação de baixo investimento no Complexo Automotivo. Com o programa, filiais de empresas multinacionais estabelecidas no país ganham fortes motivos para pleitear que novos projetos sejam desenvolvidos no Brasil, fortalecendo os centros de P&D nacionais.

Capítulo 1: Caracterização e evolução do Complexo automotivo internacional

O Complexo automotivo mundial movimenta cerca de U\$2,8 trilhões de dólares por ano, estima-se que 50% do total da borracha, 25% do total de vidro e 15% do total de aço produzidos no mundo se destinem à indústria automobilística (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008). Este setor possui uma das mais internacionalizadas e heterogêneas cadeias produtivas que se conhece, abrangendo diversos segmentos industriais, desde fornecedores de couro e plástico, até a mais alta tecnologia eletrônica de carros, sem contar com as poderosas Montadoras.

Pode-se dizer, então, que o Complexo automotivo é composto por duas indústrias, o primeiro grupo é altamente concentrado, um mercado oligopolizado e muito competitivo, as montadoras. O segundo é formado pelos fornecedores das montadoras, um grupo heterogêneo que contempla empresas de diferentes portes e segmentos industriais, as autopeças. Apesar de trabalharem conjuntamente, essas duas indústrias apresentam profundas diferenças estruturais. Desta forma, cabe analisá-las separadamente.

O primeiro grupo a ser estudado será o das Montadoras de carros, que constituem uma indústria fortemente oligopolizada e concentrada, formada por um pequeno número de grandes empresas internacionalizadas, organizadas em diversas aglomerações produtivas em diferentes países (FIEP, 2006). O processo de concentração possui, como um dos seus aspectos principais, a criação de descontinuidade tecnológica e obtenção de economias de escala, exercendo um papel importante na produção com custos decrescentes devido a uma maior eficiência técnica de produção. Vale lembrar também, que há outros fatores que serão abordados ao longo deste trabalho, que favorecem o caráter oligopolista do setor.

Desta forma, esta indústria apresenta barreiras à entrada difíceis de serem ultrapassadas e também, são frequentes os processos de fusões, joint ventures e parcerias comerciais que reafirmam o caráter oligopolista do setor (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008). De acordo com a base de dados da Organização Internacional dos Construtores de Automóveis (OICA), as 10

maiores empresas são responsáveis por quase 70% da produção mundial, como mostra a tabela 1. Analisando a tabela, chama a atenção o aumento da produção da Toyota, que em 2011 era o terceiro maior produtor mundial e saltou para primeiro lugar no ano seguinte, chegando a 10,1 milhões de unidades produzidas.

Tabela 1: Maiores produtores mundiais por empresas (em milhões de unidades).

n°	2011		2012	
	Montadora	Produzido	Montadora	Produzido
1	G.M	9,2	Toyota	10,1
2	Volkswagen	8,2	G.M	9,3
3	Toyota	8,0	Volkswagen	9,3
4	Hyundai	6,7	Hyundai	7,1
5	Ford	4,9	Ford	5,6
6	Nissan	4,6	Nissan	4,9
7	PSA	3,9	Honda	4,1
8	Honda	3,0	PSA	2,9
9	Renault	2,8	Suzuki	2,9
10	Suzuki	2,7	Renault	2,7

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da OICA.

O setor acompanha a tendência mundial de transnacionalização, abertura de filiais em países em desenvolvimento, visando incentivos fiscais, matérias-primas e mão-de-obra barata, mercado consumidor, entre outras razões. Estabelecendo plantas próximas ao mercado consumidor, as montadoras conseguem especificar suas estratégias de produto, propaganda e marketing conforme hábitos de consumo de cada região. O que ajuda a maximizar o potencial de vendas dos mercados nacionais (ROTTA, 2000).

A indústria automotiva brasileira é um bom exemplo do processo de transnacionalização, não há nenhuma montadora de origem nacional, mas o país ocupa o 7º lugar no ranking mundial de maiores produtores. Isto devido ao grande número de transnacionais instaladas no país. Se analisarmos a origem das 20 maiores montadoras do mundo, apenas quatro são de países em desenvolvimento, a Tata da Índia na 18ª posição, Dongfeng Motor, Geely e Beijing Automotive da China, em 17ª, 19ª e 20ª posição, respectivamente (ANFAVEA, 2013).

A distribuição da produção mundial de veículos se alterou significativamente nos últimos 30 anos. Os EUA que, desde meados do século XX eram os líderes no setor, viu suas empresas perderem competitividade com a entrada das montadoras Europeias e principalmente, as Japonesas, no mercado. As empresas europeias expandiram a produção nos mercados domésticos e buscaram crescer no mercado externo também, aumentando suas exportações e elevando a produção em suas filiais localizadas nos demais países do continente Europeu e nos países em desenvolvimento. No entanto, o fato mais impactante do setor automobilístico foi o extraordinário crescimento da produção das montadoras japonesas na década de 60 (CALANDRO, 1991).

O aumento da competitividade da indústria automobilística japonesa foi resultado de uma profunda modificação do sistema organizacional das empresas. Esta inovação permitiu a flexibilização da produção, que era essencial para atender às variações na demanda e da incorporação de automação microeletrônica. Assim, essas empresas foram capazes de obterem elevados níveis de produtividade e qualidade dos produtos com uma mesma planta, produzindo modelos diferentes e sendo aptas a respostas rápidas em relação a variações na demanda. Além disso, as empresas japonesas foram responsáveis também, pela popularização dos modelos de menor porte e mais econômicos, no mercado norte-americano e mundial (CALANDRO, 1991).

Devido às alterações no padrão de preferência dos consumidores e à nova forma de concorrência internacional, as montadoras ocidentais tiveram que se reestruturarem, introduziram novas formas de automação e descentralização mundial da produção. Reorganizaram as etapas do processo produtivo em localidades com mão-de-obra mais barata, menor grau de organização sindical, abundância de matérias-primas e recursos energéticos.

Essa estratégia iniciou o processo de transnacionalização das empresas (citado à cima) e criou o conceito de "carro mundial", cujas partes seriam fabricadas em diversas regiões e montadas em unidades especializadas, segundo as especificações do projeto original e de acordo com os padrões técnicos internacionais. A divisão do trabalho tinha o intuito de reduzir os

custos de desenvolvimento dos produtos, obter economias de escala adicionais e aproveitar as vantagens oferecidas pelos diversos países em termos de custos da força de trabalho e das matérias-primas, incentivos fiscais, legislação trabalhista e ambiental, entre outras (CALANDRO, 1991).

Porém, diferenças culturais e/ou estruturais entre os países tornaram muito difícil, ou mesmo inviável, que um produto projetado para um mercado específico possa ser comercializado, sem adaptações, em todos os outros mercados. Atualmente, o conceito de “carro mundial” está mais relacionado com um produto fabricado e comercializado em várias partes do mundo, mas no qual podem ser realizadas modificações e adaptações aos gostos e condições locais, fato que contribui para que seja necessária a descentralização de pelo menos uma parte das atividades de P&D das montadoras em direção aos países onde os produtos serão comercializados (ABDI, 2009).

Depois da forte entrada das montadoras japonesas no mercado automotivo, o mundo viu a indústria automobilística Coreana se transformar e impactar profundamente todo o mercado nos últimos dez anos. Os automóveis coreanos eram vistos com maus olhos, fabricados em grande quantidade para exportação, mas os ganhos de escala não significavam processos com mais qualidade e melhorias nos carros. O único atributo que tinham a oferecer aos compradores era o preço baixo. Com a crise de 1997, as indústrias coreanas tiveram que se modernizar para sobreviverem, a partir desse momento começaram a investir pesadamente em engenharia e tecnologia, a fim de melhorarem a imagem de seus carros no mercado. O resultado foi muito satisfatório, em 10 anos, a Hyundai, principal empresa automobilística do país, passou de 10º lugar para 4º no ranking de vendas das montadoras e tornou a Coreia o 5º maior produtor mundial (BARROS, 2008).

Outro novo player do mercado automotivo mundial é a China, que tomou dos EUA o posto de maior produtor mundial em 2009. A indústria automotiva do país se assemelha a Coreana dos anos 80, grande produção, mas seus produtos ainda são vistos com um ar de desconfiança pelo mercado. Os carros chineses ganham competitividade pelo baixo preço que conseguem praticar,

devido aos reduzidos custo de produção e o câmbio desvalorizado. Um carro como o J3 da chinesa JAC, por exemplo, sai pelo preço de R\$ 36.900, vem equipado com ar-condicionado, direção hidráulica, vidros elétricos nas quatro portas, travas e retrovisores também elétricos, rodas de liga leve e airbags. O concorrente de sua categoria que consegue chegar mais perto desse preço oferecendo os mesmos acessórios é o New Fiesta, da Ford, porém, custa 6.140 reais a mais que o chinês.

Em relação à produção mundial de automóveis, em 2013, incluindo os comerciais pesados, houve um crescimento de 3,7% em comparação com o ano anterior, chegando a marca de 87,3 milhões de unidades produzidas, segundo dados divulgados pela OICA, (Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos). Do total produzido, 65,4 milhões foram veículos leves e 21,9 milhões veículos comerciais pesados.

Tabela 2: Maiores produtores mundiais por país (em milhões de unidades).

nº	2012		2013	
	País	Produzido	País	Produzido
1	China	19,3	China	22,2
2	EUA	10,3	EUA	11,1
3	Japão	10,0	Japão	9,6
4	Alemanha	5,7	Alemanha	5,7
5	Coréia do Sul	4,6	Coréia do Sul	4,5
6	Índia	4,2	Índia	3,9
7	Brasil	3,4	Brasil	3,7
8	México	3,0	México	3,1
9	Canadá	2,5	Tailândia	2,5
10	Tailândia	2,4	Canadá	1,4
Total top 10		65,4	67,6	
TOTAL GERAL		84,2	87,3	

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da OICA.

Analisando a tabela 2 acima, destaca-se a diferença entre a produção chinesa e a segunda posição do ranking, os EUA. A China desponta produzindo o dobro de automóveis que o segundo maior produtor mundial em 2013. Já em relação à colocação, a única mudança no ranking se deu na nona e décima posição, o Canadá reduziu a sua produção, que em 2012 era de 2,5 para 1,4 milhões, caindo, assim, para a décima colocação, sendo ultrapassado pela Tailândia. O Japão, que perdeu a liderança de maior produtor mundial em 2009 para a China e em 2011 a segunda colocação para os EUA, reduziu sua

produção, que era de 10 milhões em 2012 e passou para 9,6 milhões em 2013, devido ao fim do incentivo fiscal concedido pelo governo japonês em Setembro de 2012.

Do lado da demanda, conforme o ranking de maiores mercados de automóveis do mundo, ainda baseado nos dados da OICA, o Brasil manteve o quarto lugar em 2013. Apesar de manter o posto, o país apresentou uma redução de 0,9% nas vendas de carros novos em relação a 2012. A primeira posição do ranking pertence à China, que comercializou mais de 21 milhões de veículos e obteve uma alta de 13,87%. Um fato curioso é que o mercado de carros de luxo cresceu no mesmo período mais do que as vendas gerais do país, totalizando um aumento de 20%. E de acordo com a consultoria McKinsey & Co. a China crescerá neste segmento uma taxa anual de 12% até 2020, ultrapassando os EUA em 2016, como maior mercado de carros de luxo. Em segundo lugar aparecem os Estados Unidos, que se recuperou da crise e o mercado consumidor está mais confiante, o que resultou no aumento do volume de vendas em 7,43%.

Tabela 3: Maiores mercados autoveiculos* (em milhões de unidades).

n°	País	2012	País	2013	Variação % (2012/2013)
1	China	19,3	China	21,99	13,87
2	EUA	14,79	EUA	15,89	7,43
3	Japão	5,37	Japão	5,38	0,11
4	Brasil	3,8	Brasil	3,77	-0,91
5	Índia	3,6	Alemanha	3,25	-4,02
6	Alemanha	3,4	Índia	3,24	-9,85
7	Rússia	3,14	Rússia	2,95	-6,08
8	França	2,33	Grã-Bretanha	2,6	11,22
9	Grã-Bretanha	1,71	França	2,2	-5,6
10	Canadá	1,56	Canadá	1,78	3,71
Total top 10		59,0		47,16	4,93
TOTAL GERAL		82,16		85,39	3,93

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da OICA.

Acerca dos investimentos, apesar do Complexo Automotivo ser muito concentrado, um fato interessante é que os novos investimentos (greenfield) superaram, em relação ao total da indústria, os processos de aquisição e fusão, tanto em termos do número de operações quanto dos valores envolvidos. A racionalização e fechamento de plantas, principalmente em

países avançados, têm sido acompanhados de greenfields nos países do Leste Europeu, América Latina, Sul e Sudeste asiático. Neste contexto, o Brasil, mesmo reduzindo o seu mercado interno no último ano, destaca-se como um mercado promissor para a indústria automotiva internacional, devido, principalmente, ao consumo de seu mercado (ABDI, 2009).

A alta competitividade na indústria automotiva fez com que as empresas investissem pesadamente em novas tecnologias, o que impulsionou diversas transformações no setor desde o início da década de 1990. Mais recentemente, fatores relacionados ao meio ambiente e à segurança são destaques na pauta de investimento e pesquisa das empresas. Com relação à questão ambiental, é consenso que, no curto prazo, exigirá tanto a migração energética – em direção a fontes mais limpas e renováveis – quanto medidas que reduzam o consumo. A busca por um consumo menor e consciente envolve medidas que vão desde downsizing dos carros – motores mais fracos e carros menores – a mudanças de materiais, passando pela melhoria na aerodinâmica e introdução de componentes que aumentem a eficiência dos motores (FERREIRA, T.T, 2008).

Para tanto, montadoras e autopeças investem e se dedicam firmemente em pesquisa e desenvolvimento, visando atender as expectativas dos consumidores, que estão cada vez mais exigentes e conscientes acerca do meio ambiente. Assim, procuram automóveis confortáveis, com alta tecnologia e que agrida menos o meio ambiente. Ainda sobre a questão ambiental, a migração energética dos veículos para fontes alternativas é necessária também em face do provável esgotamento das reservas de combustíveis fósseis. As alternativas possíveis são: Etanol - porém este não assumirá posição de combustível global, mas será adotado em determinados mercados, sendo o norte-americano o principal, dificilmente será utilizado na Europa; Híbridos - ganharão espaço até que se esclareça qual é a solução energética definitiva; sendo promissor também o padrão diesel-elétrico ou o carro elétrico com baterias recarregáveis (FERREIRA, T.T, 2008).

Outro ponto que influencia fortemente o desenvolvimento e investimento do Complexo automotivo é a questão de normas impostas pelos governos. Bons exemplos são a Política Ambiental, de segurança e Marco Regulatório.

Através do estabelecimento de novas normas de emissão de poluentes o setor automotivo precisa investir pesadamente em novas tecnologias a fim de se enquadrar no padrão em vigor. Vale lembrar das normas de redução de emissão de partículas poluentes por caminhões a diesel, a fim de se chegar aos níveis permitidos por lei, as montadoras juntamente com as autopeças precisaram investir pesadamente em P&D para obter uma tecnologia que fosse capaz atingir a nova norma estabelecida. Além da parte ambiental, essas novas leis criam a necessidade de renovar as frotas, o que gera um impacto positivo para todo o setor automotivo (PIB, 2009).

A segunda indústria foco de análise deste trabalho é a das autopeças, este setor, juntamente com as montadoras, forma o Complexo automotivo. As autopeças se caracterizam por ser uma indústria muito heterogênea, uma vez que abrange empresas de distintos portes, estruturas e segmentos industriais. Para se ter uma ideia dessa heterogeneidade, metalúrgicas, curtumes até as empresas fornecedoras da mais alta tecnologia eletrônica, pertencem a este grupo, a das autopeças fornecedoras das montadoras.

O setor de autopeças apresenta um grande número de pequenas e médias empresas (PMEs). Nos EUA estima-se que por volta de 15.000 PMEs fornecem diretamente para as montadoras, e no caso de alguns países europeus, a participação de empresas com menos de 100 empregados representa até 55% do mercado (POSTHUMA, 1996). Apesar disso, calcula-se que 30 empresas dominavam mais de um terço da produção mundial, caracterizando o setor de autopeças como altamente concentrado (SINDIPECAS, 2014).

A indústria de autopeças passou por uma profunda reestruturação nas últimas duas décadas, que se caracterizou pela conformação de uma cadeia produtiva hierarquizada de fornecimento. Essas mudanças promoveram uma maior concentração técnica e econômica das empresas do setor. As autopeças foram divididas em três níveis. No topo do processo de hierarquização estão as empresas conhecidas como “sistemistas”, as quais fornecem subconjuntos ou módulos completos e interdependentes para as montadoras, o que permite repasse de custos fixos da montadora para os fornecedores e a possibilidade

de reduzir os tempos de fabricação do produto final. Desta forma, as autopeças ampliaram sua responsabilidade no desenvolvimento dos novos projetos e aumentaram sua participação na geração de valor dentro do setor, elevando-se assim, o investimento em P&D nesta indústria. Neste primeiro nível predominam as grandes empresas transnacionais, com estrutura produtiva bastante concentrada e competitiva. Com essa reestruturação, no caso brasileiro, passou de 500 para 150 fornecedores nesse primeiro nível, o que demonstra a forte concentração do setor (ABDI, 2008).

O segundo nível é mais heterogêneo, com maior participação das empresas de médio porte e menor abrangência internacional, são os fornecedores de partes e peças e componentes forjados, usinados e etc. No terceiro nível estão os fornecedores de matérias-primas para os níveis 1 e 2 da cadeia produtiva (ABDI, 2008).

Qualquer que seja a estratégia adotada pelas montadoras para reduzir custos em face à diversificação da produção, os fornecedores, especialmente os de primeiro nível, que aparecem como atores centrais, participando cada vez mais intensamente do desenvolvimento de novos produtos. Há uma forte tendência de integração entre os níveis de fornecimento da cadeia produtiva. A montadora de veículos faz exigências de prazo, preço e qualidade a seus fornecedores diretos, estes repassam aos seus fornecedores, forçando –os a se adequarem aos custos e padrões da montadora. (PIB, 2006).

Desta forma, o fornecimento just in time, certificação de sistemas de qualidade, fornecimento com qualidade assegurada e redução de preços vão se propagando pela rede de fornecimento, aprimorando a cadeia produtiva. Isso não significa, porém, o aprimoramento das empresas nacionais ou estrangeiras aqui sediadas. O atendimento às essas exigências pode ser facilmente obtido através de importação de componentes ou o estabelecimento de novas empresas no país (ABDI, 2008).

Ainda em relação ao fornecimento das autopeças para as montadoras, há dois movimentos paralelos que coexistem. O primeiro é a estratégia de produção em centros mundiais para a distribuição em diferentes mercados, o

“carro mundial”, o que leva a um aumento do fluxo de comércio internacional de partes, peças e componentes. Essa estratégia pode ser verificada com a análise da balança comercial deficitária do setor de autopeças no país. Entretanto, a dependência exclusiva de peças importadas é uma estratégia arriscada para as montadoras, uma vez que a logística de transporte pode haver muitos problemas e atrasos, sem contar com as burocráticas questões alfandegárias e o risco dos bens sofrerem danos durante o percurso. Todas essas possíveis perdas geram custos adicionais na produção (PIB, 2006).

O segundo movimento é de transnacionalização das empresas autopeças em direção aos mercados emergentes, fortemente atraídas pela redução de custos de produção, ganho de logística, competitividade e maior presença nos mercados consumidores mais dinâmicos. Esse deslocamento físico das indústrias pode ser avaliado a partir da geração de valor agregado no setor automotivo (automóveis e autopeças) em cada região. O que se viu foi uma redução na participação dos países desenvolvidos no valor agregado de toda a cadeia automotiva mundial enquanto houve um ganho nos países em desenvolvimento (ABDI, 2008).

Capítulo 2: Complexo Automotivo brasileiro: Análise de investimento das Montadoras e Autopeças e as consequências para a Balança Comercial do setor

O histórico do Complexo automotivo brasileiro pode ser separado em dois períodos: o primeiro, referente à sua implantação em 1956, com o início da fabricação da Romi-Isetta e estendeu-se até o final da década de 1980. O segundo período relaciona-se com o processo de abertura comercial iniciado durante a década de 1990 e o consequente aumento da competitividade interna, que dura até os dias atuais e é reflexo das mudanças do mercado mundial (ANFAVEA, 2006).

O setor automotivo no país começou a dar seus primeiros passos durante o governo de Getúlio Vargas, o qual adotou importantes medidas como a proibição da importação de veículos montados e a imposição de alta taxa de autopeças. Vale lembrar também da fundação da CSN - Companhia Siderúrgica Nacional, que possibilitou a fabricação em território nacional de chapas e barras de ferro e aço, matéria-prima básica para a fabricação de automóveis e autopeças (ANFAVEA, 2006).

Entretanto, foi somente no governo de Juscelino Kubitschek que foi fundada a primeira montadora no país. O início do Complexo Automotivo no Brasil coincidiu com a política de internacionalização dos grandes fabricantes e a ideia do governo brasileiro de que “o automóvel está destinado a fazer do Brasil uma grande nação”, o que proporcionou às grandes empresas muitos incentivos fiscais, protecionismo, instalação de infraestruturas de rodovias e reformas administrativas, entre outras. (DIAS, 1997).

Já a produção de autopeças no país foi anterior ao início da produção de automóveis, surgindo em frente à necessidade de improvisar peças de reposição durante o período da guerra. Com a instalação de algumas montadoras, foram estimuladas metas para a substituição de peças importadas por componentes nacionais, o que contribuiu para o crescimento das empresas de autopeças brasileiras para a montagem e reposição dos automóveis. Porém, em 1964 com o golpe militar, o capital estrangeiro ganhou espaço no

país novamente, a entrada de importados era mais fácil e as autopeças nacionais enfrentaram dificuldades perdendo muitos contratos com as montadoras (ANFAVEA, 2006).

Ao longo das décadas de 1970 e 1980, com as crises do petróleo e inflação, o governo alterou seu foco, visando a ampliação da base energética do país (II PND), reduzindo apoio estatal ao setor automobilístico. Apenas na década de 1990, em função da abertura dos mercados, foram adotados acordos visando promover a retomada da expansão automobilística. Neste período, o Brasil atraiu novas montadoras e as que já estavam aqui aumentaram seus investimentos em ampliação da produção, desenvolvimento de novos produtos e processos, a fim de tornarem-se mais competitivas no novo cenário que se estabelecia. Como consequência, toda a cadeia de fornecimento foi impactada.

Essa fase de globalização transformou também o setor de autopeças, houve a ampliação da participação do capital estrangeiro, crescente internacionalização comercial e produtiva que levou a uma desnacionalização da base produtiva nacional. Os fabricantes nacionais reduziram a sua participação no setor, faliram ou foram absorvidas por empresas maiores ou formaram joint ventures, parceria que possibilita às estrangeiras entrar rapidamente no mercado nacional.

Durante esse período, o setor de autopeças apresentou grandes avanços tecnológicos, competitivos e organizacionais. Entretanto, esses ganhos não foram homogêneos em todos os segmentos do setor, concentrou-se no topo da pirâmide de fornecimento, onde se encontram as filiais das empresas estrangeiras. O segundo e terceiro nível, que são compostos em sua maioria pelas pequenas e médias empresas nacionais, não se desenvolveram na mesma proporção que as sistemistas. Isto porque o acesso ao crédito por parte dessas empresas é mais difícil e assim, os recursos são mais escassos para aplicar em P&D, por exemplo.

Com base na tabela 4, podemos analisar a composição do faturamento e do investimento do Setor de Autopeças em particular. Chama a atenção a

queda de participação das empresas de capital nacional no total do setor e principalmente o investimento, que saiu de 52% em 1994 para 13,9% em 2003. Esta tabela comprova o que foi exposto acima, com a abertura de capitais, as empresas nacionais foram muito prejudicadas em função do capital estrangeiro, mostrando que o setor de autopeças passou por um processo de desnacionalização da base produtiva.

Tabela 4: Composição do faturamento e do investimento do setor de Autopeças (%)

	1994		2003		2013	
	Capital Nacional	Capital Estrangeiro	Capital Nacional	Capital Estrangeiro	Capital Nacional	Capital Estrangeiro
Faturamento	52,40%	47,60%	23,30%	76,70%	31,10%	68,90%
Investimento	52,00%	48,00%	13,90%	86,10%	24,10%	75,90%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da Sindipeças.

Um fator que prejudicou as empresas de autopeças durante a década de 1990, além do processo de abertura comercial, foi a valorização persistente da taxa de câmbio que contribuiu para que as margens de lucro dessas empresas fossem severamente reduzidas. O dólar valorizado passou a funcionar como custo de oportunidade para a importação de autopeças. Isso beneficiou tão somente as montadoras, que conseguiram reduzir seus custos, deixando de lado as empresas nacionais, as quais foram submetidas à intensa concorrência internacional, acarretando forte redução nos preços dos fornecedores de autopeças e a fragilização da indústria nacional (PIB, 2006).

O setor de autopeças está diretamente ligado às montadoras, as vendas diretas representam a maior parcela do faturamento do setor, analisando a tabela 5, fica claro a dependência das autopeças em relação às montadoras e como essa relação se intensificou durante os últimos anos. Em 2000, as montadoras representavam 57,8% do faturamento das autopeças, já em 2013, essa parcela aumentou para 70,1%. Essa relação mais intensa aumenta a fragilidade do setor perante às montadoras, pois, de um lado estão os fornecedores, segmento muito heterogêneo, difícil de se organizar, e do outro, estão as montadoras, que estão cientes do seu poder de mercado e barganha

contra as autopeças. Conferindo ao setor de autopeças o elo mais frágil da cadeia automotiva (PIB,2006).

Tabela 5: Faturamento do setor de Autopeças por destino (Participação %).

	Montadoras	Reposição	Exportação	Outros	Total
2000	56,8	17,5	20,0	5,7	13.309
2001	57,8	17,3	18,8	6,1	11.903
2002	54,9	15,5	23,1	6,5	11.309
2003	55,6	14,3	23,5	6,6	13.330
2004	58,5	13,4	20,9	7,2	18.548
2005	61,7	12,3	18,7	7,3	25.263
2006	61,5	12,0	19,0	7,5	28.548
2007	65,8	13,6	13,1	7,5	35.064
2008	66,3	13,2	12,0	8,5	40.992
2009	68,8	14,3	9,3	7,6	37.895
2010	70,5	14,6	7,5	7,3	49.767
2011	70,8	14,7	8,4	6,1	54.512
2012	69,3	14,7	8,6	7,4	41.818
2013	70,1	14,8	8,3	6,8	39.701

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da Anfavea.

Em relação ao desenvolvimento tecnológico da indústria automotiva brasileira, destaca-se um acentuado avanço nos últimos vinte anos. No início da década de 90, Fernando Collor de Melo, o então presidente da República, falou a seguinte frase após viagem à Europa e dirigir carro padrão europeu: “Comparados com os carros do mundo desenvolvido, os carros brasileiros são verdadeiras carroças”. Na época, o Brasil ocupava apenas a 12^o no mercado de automóveis do mundo e não era visto como prioridade para as multinacionais do setor. O mercado doméstico era abastecido apenas pela Volkswagen, Ford, General Motors e Fiat (MAIA, 2014).

O grande símbolo da indústria automotiva brasileira é o carro “popular”, desenvolvido exclusivamente para mercados emergentes, como o Brasil, com menos poder aquisitivo e com um padrão de exigência menor. O carro “popular” não apresenta opcionais como ar-condicionado e direção hidráulica, e o motor é 1.0. Entretanto, com a chegada de outras marcas no mercado nacional na última década, houve o aumento da concorrência, assim, as montadoras começaram a investir mais nos compactos, disponibilizando mais itens de série. Esse fator concorrência possibilitou que os consumidores

brasileiros fossem mais exigentes, vinte anos atrás, apenas seis marcas eram vendidas no país, em 2000, o número passou para 15, e atualmente são comercializadas 49 marcas no país (MAIA, 2014).

A mudança nos padrões de exigência do consumidor brasileiro em relação aos automóveis fica claro com a análise da pesquisa da empresa global GfK - especializada no setor automotivo. De acordo com a pesquisa, o índice de consumidores brasileiros que priorizam o conforto quando compram um carro é de 93% e 71% desejam um veículo com tecnologia inovadora. Estes resultados quando confrontados com outros países, mostram que o Brasil está acima da média global, 80% têm o conforto como prioridade e 64% não abrem mão da inovação. Podem-se entender esses números lembrando que nos países desenvolvidos, os consumidores estão acostumados com carros completos. Assim, quando pensam em inovação, pensam em itens de alta tecnologia ainda distantes, como carros elétricos ou que dirigem sozinhos.

O segmento do carro compacto é o que apresenta maior mudança de percepção em relação ao que é um popular no Brasil. Percebe-se esta mudança do padrão “popular” com a análise do número de carros vendidos com direção hidráulica de série, que aumentou de 39%, em 2000, para 62%, em 2012. Os motores 1.0, que já representaram mais de 60% do mercado nos anos 2000, perderam espaço e agora representam apenas um terço das vendas. Os dois modelos mais vendidos no Brasil – o Gol, da Volkswagen, e o Uno, da Fiat, vendidos a partir de R\$28.000 - estão enfrentando novos fortes concorrentes, as montadoras chinesas, coreanas e japonesas. O mais bem sucedido modelo dessa nova fase de exigência do mercado nacional é o hatch HB20, da coreana Hyundai, quarto carro mais vendido no país. Apesar de ter sido projetado exclusivamente para o mercado brasileiro, o HB20 vem com mais itens de série do que o normal dos compactos “populares” do mercado nacional, equipado com air-bag, direção hidráulica, computador de bordo e outros itens tecnológicos de série. (MAIA, 2014).

Nos últimos anos, o mercado automotivo brasileiro viu uma profunda mudança em sua dinâmica de vendas devido a variantes internas e externas ao país. De fonte externa, destaca-se a crise de 2008, que atingiu fortemente os

Estados Unidos e causou recessão na Europa, o que fez com que caíssem as vendas de carros nesses mercados em até 25%. Como estratégia para continuar a crescer, as montadoras identificaram nos mercados emergentes uma grande oportunidade. Aliado a este interesse das grandes empresas de investir em outros mercados, o Brasil adotou medidas de expansão da renda e maior facilidade de acesso ao crédito, o que levou ao crescimento de 121% das vendas de carros de 2005 a 2013, conforme tabela 6 (MAIA, 2014).

Tabela 6: Licenciamento de automóveis novos (em milhões de unidades).

2005	1.619
2006	1.832
2007	2.341
2008	2.671
2009	3.009
2010	3.329
2011	3.426
2012	3.634
2013	3.580

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da Sindipeças.

De 2004 até 2011, o Complexo Automotivo vivenciou um boom de vendas. A economia brasileira como um todo passava por um bom momento, o comércio varejista foi muito favorecido neste período, mas alguns setores tiveram um desempenho bem superior à média. Este foi o caso do segmento automobilístico, o qual viu suas vendas mais que duplicar, no espaço de seis anos. Pode-se explicar este crescimento por dois movimentos principais: a expansão do crédito para compra de automóveis e o aumento total da massa de renda, devido à elevação real do salário e o maior número de trabalhadores com carteira assinada (IEDI, 2011).

Entretanto, a produção nacional de automóveis apresentou um desempenho consideravelmente menor que os licenciamentos do período analisado. Apesar de o Brasil ser o sétimo maior produtor automotivo do mundo, esta indústria não se apropriou integralmente do aumento da demanda por carros. Parte significativa do mercado foi preenchida por importações, conforme pode ser analisado no gráfico abaixo.

Gráfico 1 - Licenciamentos de carros novos Nacionais e Importados (em unidades)

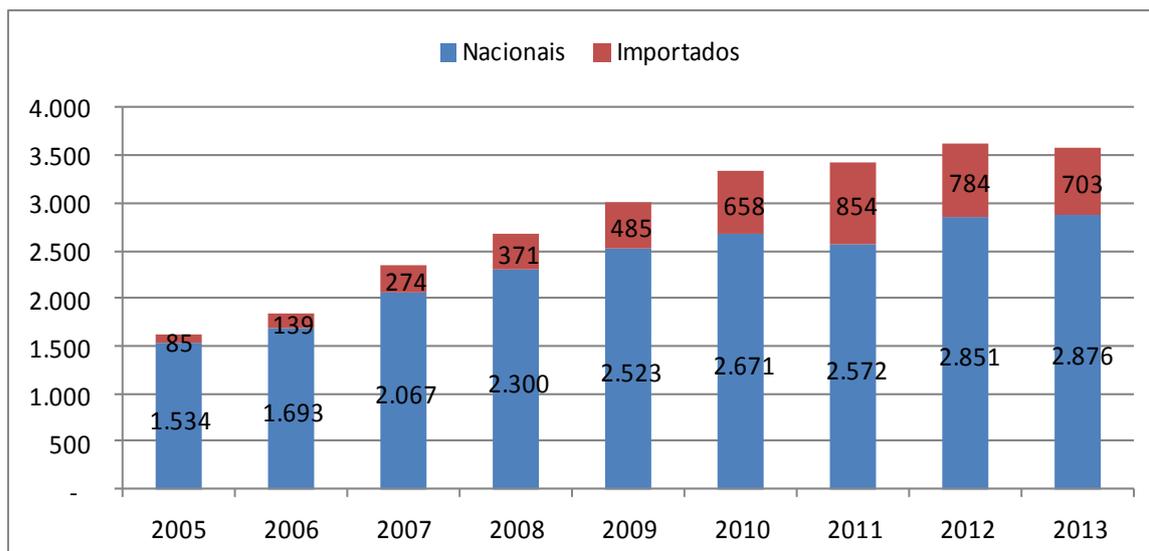
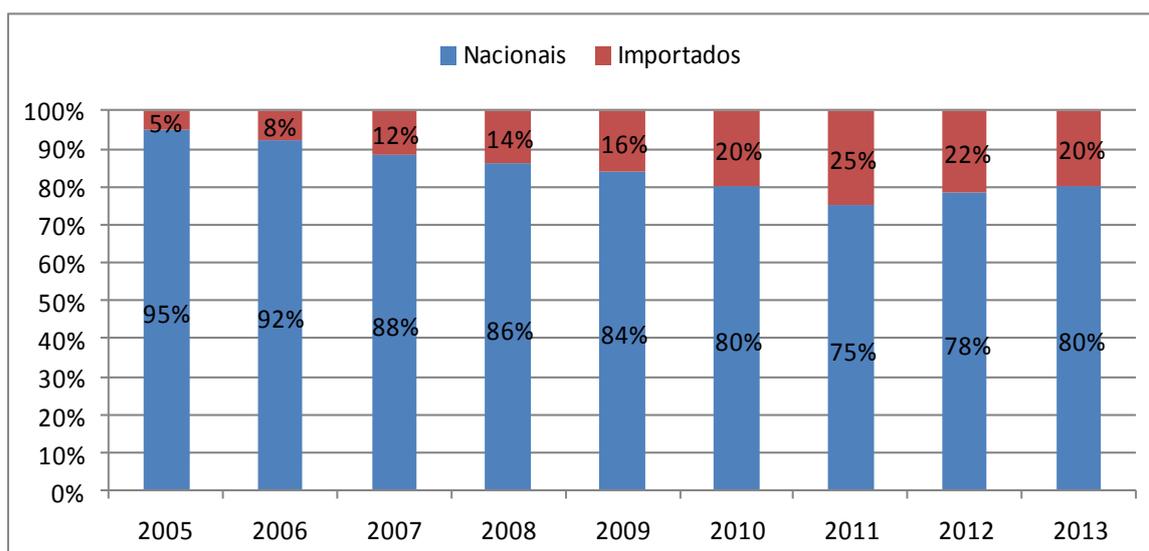


Gráfico 2 – Licenciamentos de carros novos Nacionais e Importados (em porcentagem)



A partir de 2011, o mercado automobilístico desacelerou. O ritmo de crescimento foi interrompido e o governo brasileiro, a fim de proteger a indústria automobilística nacional, concedeu incentivos para manter as vendas do Complexo. Com a entrada forte dos importados no mercado nacional em

2011, o governo adotou medidas para tentar frear este movimento, elevou o IPI desses carros em até 30 pontos percentuais e reduziu o imposto dos fabricados nacionalmente. Estas medidas foram bastante contestadas por outros países por serem consideradas protecionistas, até internamente houve críticas por ajudar a indústria automobilística em detrimento aos outros setores da economia.

Justifica-se o socorro ao Complexo automotivo, pois, este é um setor considerado estratégico, tem ramificações e impactos em diferentes segmentos da economia e é responsável por 5% do PIB nacional e 23% do industrial, segunda dados da ANFAVEA. Para o diretor da consultoria KPMG - Ricardo Bacellar, o mercado nacional sente um possível esgotamento dos incentivos à venda de automóveis. “O boom de investimento da nova classe C já ocorreu, agora as famílias estão pagando as dívidas” disse em relação à redução do consumo. Vale lembrar também que o setor bancário teve uma grande participação nessa queda das vendas de automóveis, ao tornar-se mais rigoroso na concessão de crédito. Desde 2011 não se oferecem financiamentos de 60 meses sem entrada e os juros subiram (MAIA, 2014).

Acrescido ao difícil período do mercado nacional, a queda das exportações de veículos para a Argentina, contribuiu para agravar ainda mais a dinâmica do setor. A Argentina, que respondia por $\frac{3}{4}$ das exportações do Brasil, estabeleceu restrições à importação de veículos brasileiros a fim de estimular e proteger a sua produção local. Apesar de a conjuntura recente ser pouco animadora, as montadoras têm uma visão de longo prazo para a indústria automotiva brasileira. Em 2020, economias emergentes como China, Brasil, Leste Europeu, Oriente Médio e América do Sul representarão mais de 50% do mercado mundial (MAIA,2014).

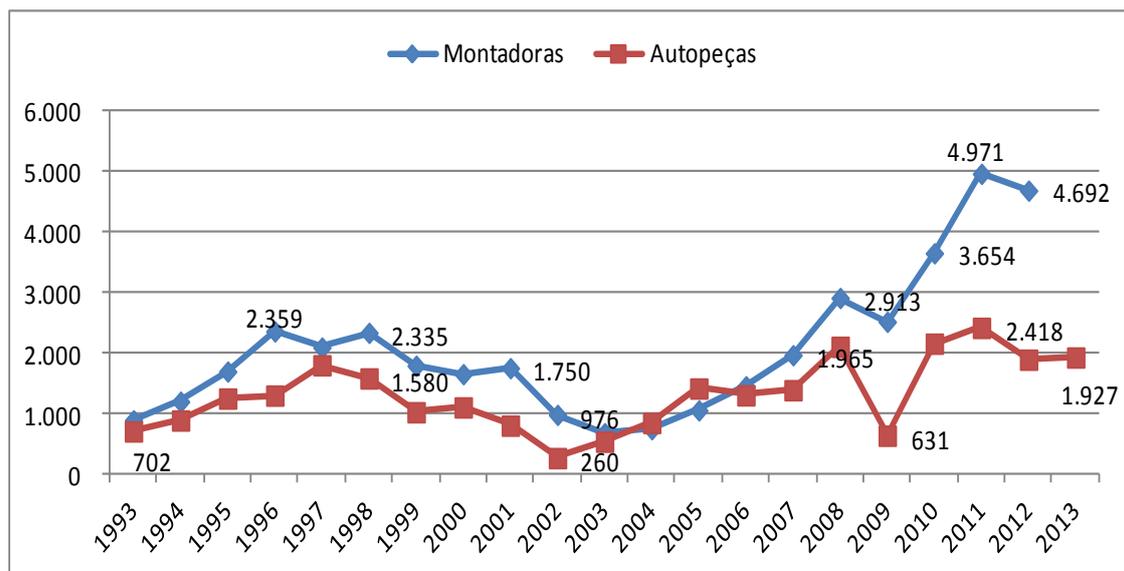
A proposta inovadora do setor é qualificar o produto nacional para a exportação, não só para a América do Sul, mas também para os Estados Unidos e a Europa, que apresentam um nível de exigência mais elevado que o padrão nacional até então praticado. Essa nova estratégia é vista como benéfica ao Complexo Automotivo brasileiro pelos seguintes motivos: apesar da queda do mercado interno, os investimentos programados pelas

montadoras foram mantidos e ainda, os consumidores terão melhores opções à sua disposição na hora da compra, uma vez que os padrões de carros internacionais são mais altos que os brasileiros. E também, proporcionará uma mudança na estrutura de produção e fornecimento do setor, pois serão demandados investimentos em P&D de novas tecnologias demandadas para a produção desses carros, impactando assim, toda a cadeia de fornecimento (PIB,2006).

É esperado que as autopeças que estão estabelecidas no território nacional sigam o movimento das montadoras e invistam em novos produtos e tecnologia, a fim de se capacitarem para a nova demanda que será requerida pelas montadoras. Entretanto, como já foi observado durante a década de 1990, essa relação de investimento realizado pelas montadoras não é necessariamente seguido pelas autopeças, causando uma defasagem tecnológica entre as duas indústrias, o que leva a problemas de fornecimento/produção e estimula a importação (PIB,2006).

Analisando os investimentos já realizados pelo Complexo Automotivo, observa-se que as montadoras investiram em 2012, US\$ 4,7 milhões, enquanto as autopeças, menos da metade, U\$1,9 milhões no mesmo ano. Segundo o SINDIPEÇAS, nos últimos seis anos, para cada US\$ 100 investidos pelas montadoras, os fornecedores investiram apenas US\$ 52. Estes dados comprovam que a tendência atual dos investimentos das duas indústrias estudadas neste trabalho estão descompassados, este gap de investimentos afeta profundamente a dinâmica e estrutura do Complexo Automotivo Nacional e a balança comercial do setor.

**Gráfico 3 – Evolução dos Investimentos: Montadoras VS Autopeças
(em milhões de US\$)**



De acordo com o que foi exposto por Stephan Keese, sócio diretor da consultoria Roland Berger, no Seminário da Reposição Automotiva promovido pelo Sindipeças em 2012, as indústrias automotivas têm um total de 75,8 bilhões de reais em investimentos no Brasil até 2017. Esses recursos visam a ampliação do número de fábricas de 24 para 38 e assim elevar a capacidade produtiva em 27%, atingindo a marca de 5,7 milhões de veículos por ano. Entretanto, as autopeças investirão menos da metade desse valor no mesmo período: US\$ 12,5 bilhões nos próximos cinco anos, ao ritmo de US\$ 2,5 bilhões por ano. Esse montante equivale aproximadamente a 4,5% do faturamento do setor de autopeças, de US\$ 39,7 bilhões em 2013, valor que, segundo Keese, é insuficiente para acompanhar o crescimento das montadoras.

Desta realidade, toma-se que o descompasso dos investimentos entre os dois agentes estudados, pode causar severas consequências para o Complexo automotivo e economia brasileira como um todo, por ser um setor estratégico. As autopeças, investindo insuficientemente, não estão aptas a atender a demanda das montadoras, nem em termos de produção e logística e nem tecnologicamente. E como foi dito anteriormente, devido à nova estratégia de produção e venda das montadoras, que irão exportar do Brasil para países

desenvolvidos, será demandado itens com um nível tecnológico maior, o que requer por parte das autopeças um grande investimento em P&D, reestruturação de produção e tecnologias. Se as autopeças não estiverem preparadas para tal demanda, perderão espaço para as importações.

Vale lembrar que o fornecimento para as montadoras é hierarquizado e a indústria de autopeças é bastante heterogênea do ponto de vista de segmentos industriais e de origem de capital. As filiais de empresas estrangeiras – que estão no topo da pirâmide de fornecimento- representaram mais de 80% dos investimentos setoriais em 2013, o que leva a construção do argumento que novos investimentos dependem da estratégia dessas empresas no país (PIB, 2006).

De acordo com a estrutura da cadeia de fornecimento, as pequenas e médias empresas de capital nacional – que estão diretamente ligadas às empresas de primeiro nível de fornecimento – apresentam maiores dificuldades para investirem, pois, com maiores custos e dificuldade de acesso a linhas de financiamento, elas têm pequeno espaço de manobra para agir e acabam estagnadas em etapas que demandam menos conhecimento tecnológico e de menor valor agregado. Assim, a crescente internacionalização da base produtiva do Complexo automotivo é um dos maiores obstáculos para novos investimentos e a para a diminuição da balança comercial deficitária do setor (PIB, 2006).

Em Sarti e Borghi (2013), os autores expõem que essas empresas multinacionais estabelecidas no país (tanto montadoras quanto autopeças) utilizam a capacidade ociosa em outras regiões para atender a demanda local e remetem grande parte da renda/lucro obtido domesticamente para a matriz, quando poderiam reverter um montante maior do que o já efetuado em novos investimentos e assim fortalecer a estrutura produtiva do país. Os autores pontuam também que o nível de investimento está muito aquém do necessário para tornar o Complexo Automotivo brasileiro competitivo e participativo da cadeia de valor e de produção global no médio e longo prazos.

Vale lembrar também, a importância do Regime Macroeconômico na dinâmica produtiva e de investimento da economia, sendo necessárias medidas de incentivo por parte do governo. As três variáveis essenciais ao investimento são: taxa de câmbio, desvalorizada e estável, pois impacta as decisões de como suprir a demanda interna (importação ou ampliação da capacidade produtiva); taxa de juro favorável ao financiamento, e um Regime Tributário que não incida exageradamente sobre as empresas, implicando em uma maior propensão a investir no país e, por outro lado, podem-se incentivar investimentos se há desonerações tributárias sobre os bens do setor, reduzindo os preços, favorecendo assim as vendas.

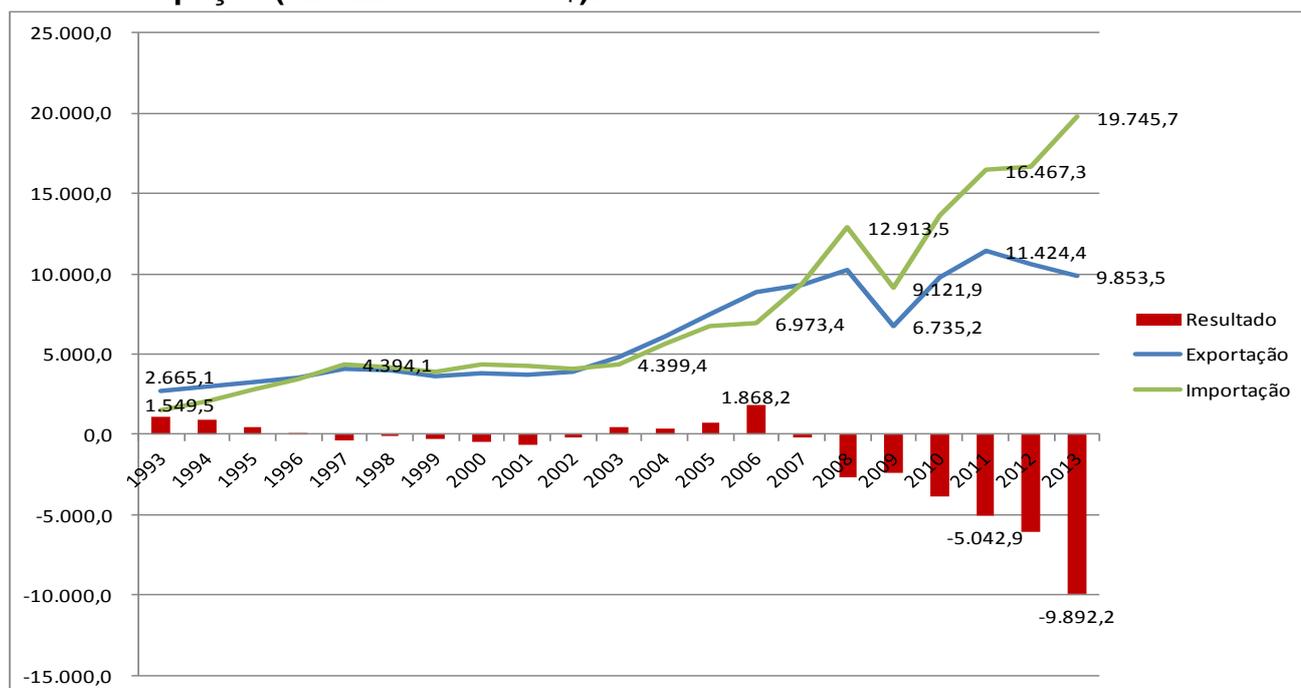
Em relação à Balança Comercial das Autopeças, assim como na indústria de carros prontos, foi contabilizado um crescente déficit. As autopeças aumentaram a sua produção entre os anos de 2004 a 2011, porém este crescimento não atingiu a mesma proporção de elevação da demanda do setor, grande parte dessa demanda foi suprida por importação. De acordo com os dados fornecidos pelo Sindipeças, a balança comercial das autopeças - como pode ser verificada na tabela 6 abaixo - ficou deficitária a partir de 1997 até 2002, quando houve uma recuperação entre 2003 e 2007, ano que a balança comercial voltou a ser deficitária, chegando ao maior nível de déficit em 2013, 9.892,20 milhões de dólares.

Tabela 7: Evolução da Balança Comercial Nacional do setor de Autopeças (em milhões de US\$).

	Exportação	Importação	Resultado
1993	2.665,1	1.549,5	1.115,6
1994	2.985,6	2.073,0	912,6
1995	3.262,1	2.789,4	472,7
1996	3.509,5	3.422,6	86,9
1997	4.041,5	4.394,1	-352,6
1998	4.031,3	4.175,0	-143,7
1999	3.597,8	3.924,5	-326,7
2000	3.831,3	4.321,2	-489,9
2001	3.687,3	4.299,8	-612,5
2002	3.907,6	4.054,5	-146,9
2003	4.813,9	4.399,4	414,5
2004	6.084,7	5.687,2	397,5
2005	7.521,9	6.752,3	769,6
2006	8.841,6	6.973,4	1.868,2
2007	9.282,0	9.434,3	-152,3
2008	10.211,1	12.913,5	-2.702,4
2009	6.735,2	9.121,9	-2.386,7
2010	9.793,6	13.660,6	-3.867,0
2011	11.424,4	16.467,3	-5.042,9
2012	10.583,1	16.689,0	-6.105,9
2013	9.853,5	19.745,7	-9.892,2

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da Sindipeças.

Gráfico 4 – Evolução da Balança Comercial Nacional do setor de Autopeças (em milhões de US\$).



Ainda de acordo com o Sindipeças, as principais explicações para o aumento do déficit da balança comercial foi a redução das exportações, prejudicada pelo cambio valorizado e, principalmente, devido a queda de exportações para a Argentina, que era o principal destino das mercadorias e agora adotou medidas protecionistas. Em relação ao acentuado aumento das importações, além do despreparo das autopeças nacionais para atender a demanda cada vez mais tecnológica das montadoras, são apontados também fatores exógenos, tais como: valorização do real frente às principais moedas; aumentos dos custos de mão de obra; elevada carga tributária brasileira e o deslocamento dos novos projetos de autoveículos para regiões mais competitivas.

A combinação dessas variáveis acarretou na supressão dos investimentos de boa parte das empresas instaladas no Brasil, levando ao aumento das importações do setor. Este fato limita também a criação de novas vagas de empregos. Chama a atenção também que a persistência dessas variáveis poderá condicionar o processo de desindustrialização do setor de autopeças no Brasil (SINDIPECAS, 2012).

Capítulo 3: Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto)

Como forma de incentivar investimentos no Complexo Automotivo nacional e reverter a situação atual, em 2013, entrou em vigor o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Inovar-Auto. Trata-se do novo regime automotivo, que traz medidas de estímulo à indústria brasileira, visa fortalecer a cadeia nacional de fornecedores, aumentar a eficiência energética dos veículos e inserir a indústria automotiva do país na rota tecnológica global. E assim, consequentemente, poderá provocar mudanças significativas nos volumes de importação e exportação, afetando positivamente a balança comercial do setor.

O Programa concede benefícios em relação ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que estimularem e investirem na inovação e em pesquisa e desenvolvimento dentro do Brasil. O desconto previsto é de até 30 pontos percentuais no IPI para automóveis produzidos e vendidos no país, para ter direito ao incentivo, no entanto, as empresas devem realizar uma série de contrapartidas que devem ser cumpridas no período de 2013 a 2017. Todas as empresas que produzem veículos, comercializarem ou tenham projetos de investimento no setor automotivo no país, podem participar do programa (DECRETO Nº 7.819, 2012).

O Inovar-auto é uma tentativa do governo federal de ajudar o setor automobilístico que está em crise e garantir que continue produzindo, além estimular o desenvolvimento de tecnologia dentro do país, deixando de lado o caráter apenas de montar veículos sem ganhar know-how. Em geral, o programa visa incentivar as empresas a fabricar carros mais econômicos e mais seguros, assim, deve se investir em toda a cadeia de fornecedores. Como foram expostos anteriormente, os investimentos no Complexo Automotivo são relacionados, principalmente, às estratégias das empresas estrangeiras no país, este Novo Regime é a tentativa de modificar esta realidade e criar incentivos para que seja investido no Complexo Automotivo brasileiro.

Um dos pontos positivos do Inovar-Auto salientado pelo sócio-diretor da Pieracciani Desenvolvimento de Empresas, consultoria especializada em inovação, Valter Pieracciani, é que como estímulo a conseguir esses benefícios, as empresas sediadas no país ganharam fortes argumentos para pleitear que alguns projetos sejam desenvolvidos aqui, e não na matriz ou em outras filiais, fortalecendo os centros de pesquisa e desenvolvimento nacionais. Ao contrário do que os fabricantes de autopeças pensaram no primeiro momento, o programa fomenta toda a cadeia produtiva e não apenas as montadoras, os projetos de engenharia e etapas produtivas afetam toda a cadeia (RIATO, 2014).

A Nissan, por exemplo, anunciou que vai começar a fabricar o motor 1.0 tricilíndrico, em Resende (RJ). A produção deste novo motor contribui para a empresa alcançar dois objetivos: Aumentar o grau de nacionalização dos veículos produzidos no país, a fim de obter os abatimentos fiscais previstos no programa Inovar-Auto; A segunda e igualmente importante motivação para produzir no país este motor mais econômico é atender as metas de eficiência energética, que também são expressas pelo Inovar-Auto.

Por outro lado, Pieracciani chama atenção para os pontos que precisam ser aperfeiçoados. Um deles é a pendência acerca da rastreabilidade da origem das autopeças, que necessita de alterações nas regulamentações, porque se manter conforme esta determinado hoje o índice de conteúdo local exigido pelo programa, apenas as quatro maiores montadoras instaladas no Brasil – Fiat, Volkswagen, General Motors e Ford – conseguirão atingir a nacionalização exigida. E assim, não intencionalmente, o Inovar-Auto irá favorecer as veteranas do mercado brasileiro, uma vez que as outras montadoras pagarão o adicional de 30 pontos no IPI e até mesmo multas. Tais custos adicionais para estas montadoras terão que ser repassados aos preços e os tornarão menos competitivos quando comparados com os que estão no programa. (RIATO,2014).

Ainda é cedo para identificar como o mercado esta reagindo ao Inovar-Auto, mas a expectativa é de aumento dos investimentos tanto por parte das montadoras quanto das Autopeças, assim, será possível reduzir o gap de

investimentos entre os dois setores e tornar as autopeças nacionais mais preparadas para a demanda cada vez mais exigente das montadoras. E decorrente dessa mudança na indústria de autopeças, será possível substituir produtos que antes eram importados por nacionais, reduzindo assim as importações. Deve-se lembrar também que para isto acontecer, outros fatores além do investimento devem cooperar, como a contenção da apreciação e volatilidade da taxa de câmbio, a fim de incentivar as exportações e inibir as importações. Assim, seria possível equilibrar a balança comercial do setor e incentivar a indústria local. Criar condições e estímulos ao investimento na indústria nacional, de modo a valorizá-la, é a melhor alternativa para a balança comercial deficitária e reversão do processo de desindustrialização do Complexo Automotivo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi entender o Complexo Automotivo brasileiro e estudar o descompasso dos investimentos entre as Montadoras e Autopeças, bem como analisar os impactos deste gap de investimentos para a estrutura e para a balança comercial do Complexo Nacional. Frente às pesquisas bibliográficas e compilação de dados realizados, foi possível concluir que devido ao investimento insuficiente por parte das autopeças no mercado nacional, aumentou a demanda por produtos importados, a fim de suprir a necessidade da produção, levando à intensificação do déficit da balança comercial do setor nos últimos anos.

O estudo aponta como causas para esse aumento do déficit, a diminuição das exportações, principalmente devido à crise da Argentina e o câmbio valorizado. E ao mesmo tempo, existe a pressão contrária, de câmbio favorável à importação, despreparo da indústria nacional para atender a demanda tecnológica requerida por parte das montadoras (investimento em P&D insuficiente), e também, outros fatores exógenos, como: alto custo de mão de obra, elevada carga tributária, tornando o Brasil menos atraente para investimento quando comparado com outros países. Vale ressaltar que essas condições pouco convidativas para o investimento poderá levar ao processo de desindustrialização do Complexo Automotivo Nacional.

A fim de reverter esse quadro e estimular o investimento no Complexo Automotivo Nacional, entrou em vigor em 2013, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Inovar-Auto. Esse novo regime automotivo tem o objetivo de encorajar investimentos na indústria nacional, concedendo benefícios fiscais (Imposto sobre Produtos Industrializados) para as empresas que seguirem os pré-requisitos do programa. Uma vez estimulado os investimentos no país, o Regime visa também estimular as exportações e reduzir as importações, tornando a balança comercial do setor mais equilibrada.

Por ser um Programa ainda novo, não há resultados fechados sobre o Inovar-Auto, se conseguiu atingir todas as expectativas e objetivos que foram propostos. Porém, vale destacar positivamente essa tentativa de estímulo ao investimento no Complexo Automotivo Nacional, pois favorece não apenas as

grandes montadoras, mas toda a cadeia produtiva. É um esforço para diminuir o gap de investimento entre as indústrias e equilibrar a balança comercial do Complexo.

BIBLIOGRAFIA

ABDI – Agência brasileira de Desenvolvimento Industrial. **Relatório de Acompanhamento Setorial**. Campinas, 2008. 5 p.

ABDI – Agência brasileira de Desenvolvimento Industrial. **Estudos Setoriais de Inovação**. Brasília: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, 2008. Disponível em: <<http://www.abdi.com.br/Estudo/Relat%C3%B3rio%20Automotivo.pdf>>. Acesso em: 24 out. 2012.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da Indústria Automotiva Brasileira**. São Paulo. 2013. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Carta da Anfavea 316**. São Paulo. 2013. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta316.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Indústria Automobilística Brasileira 50 anos**. São Paulo. 2006. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/8.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

BARROS, F.V. **Os tigres mostram os dentes**. Época negócios, Frankfurt, 2008. Disponível em: <<http://epocanegocios.globo.com/Revista/Common/0,,ERT102885-16642,00.html>>. Acesso em: 16 out. 2012.

BRASIL. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **DECRETO Nº 7.819, DE 3 DE OUTUBRO DE 2012**. Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm>. Acesso em: 09. Nov.2014

CALANDRO, M.L. Crise e reestruturação da indústria automobilística internacional: Algumas considerações. **Fundação de Economia e Estatística**.

Porto Alegre, Vol 19, n.3, 1991. Disponível em:
<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores>> Acesso em: 10 nov. 2012.

CASOTTI, B. P & GOLDENSTEIN, M. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil.** BNDES Set. 2008. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set2806.pdf> Acesso em: 2 de set. 2012.

DIAS, Josimara Martins. **Tendências da Indústria Automotiva Brasileira: Um estudo do caso Fiat. Introdução à cronologia do complexo automotivo brasileiro.** Disponível em
<<http://www.ead.fea.usp.br/semead/semead/resultado/trabalhospdf/223.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

FERREIRA, T.T. **Simpósio Tendências e Inovação no Setor Automotivo,** 2008, São Paulo: BNDES. Disponível em:
<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev3015.pdf>. Acesso em: 28 nov. 2012.

FIEP - Federação das Indústrias do Estado do Paraná. **Uma análise da indústria Automobilística no Brasil e a demanda de veículos automotores: Algumas evidências para o período recente,** 2011, Curitiba. Disponível em:
<<http://anpec.org.br/encontro/2011/inscricao/arquivos/000-54d87ea200247ecc320a7f5cc7ca6e2c.pdf>>. Acesso em: 1 nov.2012.

NEGÓCIOS e mercados. **Brasil foi o 4º mercado mundial de veículos leves em 2011.** Automotive Business, São Paulo, 17 fev.2012. Disponível em:
<<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/13157/brasil-foi-o-4o-mercado-mundial-de-veiculos-leves-em-2011>>. Acesso em: 27 out. 2012.

MAIA, Samantha. **A indústria automobilística reduz a marcha.** Carta Capital, 25 de Agosto. 2014. Disponível em: <

<http://www.cartacapital.com.br/revista/813/reducao-de-marcha-4920.html>>.

Acesso em: 10 nov. 2014.

PIB - **Perspectivas do Investimento no Brasil**. Sistema Produtivo 07, Perspectiva do Investimento em Mecânica, fev. 2006, São Carlos. Disponível em:

<http://www3.eco.unicamp.br/neit/images/stories/arquivos/ds_mecanica_automobilistica.pdf>. Acesso em: 8 nov. 2014.

ROTTA, I. S. **Análise Setorial da Indústria Automobilística**: Principais Tendências. Disponível em:

<http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2000_E0064.PDF>. Acesso em: 8 nov.2014.

SARTI,F & BORGHI,R. **Oportunidades e desafios da indústria automobilística brasileira: passos para a construção do Cenário de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil para 2025**. Relatório Fiesp. Campinas, 2013.

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores. **Relatório da Balança Comercial de Autopeças**. São Paulo. 2012. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br>>. Acesso em: 15 ago. 2014.