



Universidade de Brasília – UnB  
Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – FACE  
Departamento de Economia – ECO

**UMA ANÁLISE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO DE AUTOMÓVEIS NO  
CONTEXTO DA DISCUSSÃO SOBRE A DESINDUSTRIALIZAÇÃO.**

GUILHERME MORICI CORRÊA

Brasília – DF

2014

GUILHERME MORICI CORRÊA

**UMA ANÁLISE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO DE AUTOMÓVEIS NO  
CONTEXTO DA DISCUSSÃO SOBRE A DESINDUSTRIALIZAÇÃO.**

Monografia apresentada ao Departamento  
de Economia da Universidade de Brasília  
como requisito parcial à obtenção do título  
de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Flávio Rabelo Versiani

Brasília – DF

2014

GUILHERME MORICI CORRÊA

**UMA ANÁLISE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO DE AUTOMÓVEIS NO  
CONTEXTO DA DISCUSSÃO SOBRE A DESINDUSTRIALIZAÇÃO.**

Monografia apresentada ao Departamento  
de Economia da Universidade de Brasília  
como requisito parcial à obtenção do título  
de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em        de        de 2014.

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof. Dr. Flávio Rabelo Versiani

---

Prof. Dr. Alexandre Flávio Silva Andrada

Brasília – DF

2014

*Aos meus pais,  
Maria Célia e Mário.*

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, pela minha existência.

À minha família, e em especial aos meus pais, que foram a base de meu desenvolvimento como pessoa, e que me apoiam e ensinam em todos os momentos que preciso.

Aos meus amigos, dos mais antigos aos mais recentes, pela lealdade, companheirismo e ensinamentos.

Ao Brasil e seu povo, pela oportunidade de ter cursado esta graduação.

Ao Prof. Dr. Flávio Rabelo Versiani, meu orientador, pela sua atenção, disponibilidade para me ajudar e por sua competência.

Ao Departamento de Economia da Universidade de Brasília e seu quadro: aos professores pelo conhecimento passado, sempre com muita boa vontade e dedicação; e aos funcionários pela presteza e educação.

## **RESUMO**

O objeto do estudo é analisar o comércio exterior de automóveis brasileiros no contexto da discussão sobre a desindustrialização, para investigar se a evolução dessa pauta das exportações do Brasil pode sugerir uma relação com um suposto processo de desindustrialização na economia brasileira. Ademais, o trabalho objetiva obter um quadro geral do comércio exterior de automóveis do Brasil, como principais destinos de nossas exportações e acordos comerciais com nossos principais parceiros.

Palavras-chave: Comércio Exterior; Desenvolvimento Econômico; Industrialização; Automóveis.

## **ABSTRACT**

The purpose of this study is to analyze Brazil's automobiles foreign trade in the context of deindustrialization, in order to investigate if the evolution of this subject of Brazil's exports may suggest a link with a supposed process of deindustrialization in the Brazilian economy. Furthermore, this paper aims to obtain a general framework about Brazilian automobiles foreign trade, as the main destinations of our exports and trade agreements with our key partners.

Keywords: Foreign Trade; Economic Development; Industrialization; Automobiles.

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da taxa de câmbio real (médias anuais) – 1994 – 2013. ....	23
Gráfico 2 - Evolução da taxa de câmbio nominal (médias anuais) – 1994 – 2013... ..	24
Gráfico 3 - Cotação internacional do açúcar (em centavos de dólares americanos por libra-peso – 1989 – 2013. ....	25
Gráfico 4 - Cotação internacional da soja em grãos (em dólares americanos por tonelada métrica) – 1989 – 2013.....	26
Gráfico 5 - Cotação internacional da laranja (em dólares americanos por tonelada métrica) – 1989 – 2013. ....	26
Gráfico 6 - Evolução da porcentagem do valor exportado em produtos manufaturados sobre o total das exportações – 1974 – 2013.....	28
Gráfico 7 - Evolução dos valores exportados em manufaturas e no total (em milhões de US\$) – 1974 – 2013. ....	29
Gráfico 8 - Evolução da porcentagem do valor importado em produtos manufaturados sobre o total das importações – 1996 – 2012.....	30
Gráfico 9 - Evolução dos valores importados em manufaturas e no total (em milhões de US\$) – 1996 – 2012. ....	31
Gráfico 10 – Evolução do valor exportado pelo Brasil em automóveis – 1989 – 2013. ....	32
Gráfico 11 - Evolução da porcentagem do valor exportado em automóveis sobre o total de produtos manufaturados – 1989 – 2013.....	33
Gráfico 12 – Evolução do valor importado pelo Brasil em automóveis – 1989 – 2013. ....	34
Gráfico 13 - Evolução da porcentagem do valor importado em automóveis sobre o total de produtos manufaturados – 1996 – 2012.....	35
Gráfico 14 – Evolução das exportações e importações brasileiras de automóveis – 1989 – 2013. ....	36
Gráfico 15 – Evolução da relação de automóveis importados sobre automóveis exportados – 1989 – 2013.....	36
Gráfico 16 - Evolução do valor exportado para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013. ....	37
Gráfico 17 - Evolução da porcentagem do valor exportado para a Argentina sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.....	38

Gráfico 18 - Evolução do valor importado da Argentina em automóveis – 1989 – 2013. ....	39
Gráfico 19 - Evolução da porcentagem do valor importado da Argentina sobre o total global de automóveis – 1989 – 2013.....	39
Gráfico 20 - Evolução da porcentagem do valor importado da Argentina sobre o valor exportado para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013.....	41
Gráfico 21 - Evolução dos valores importados da Argentina e exportados para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013.....	41
Gráfico 22 - Evolução do valor exportado para o México em automóveis – 1989 – 2013. ....	42
Gráfico 23 - Evolução da porcentagem do valor exportado para o México sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.....	43
Gráfico 24 - Evolução do valor importado do México em automóveis – 1989 – 2013. ....	44
Gráfico 25 - Evolução da porcentagem do importado do México sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.....	44
Gráfico 26 - Evolução da porcentagem do valor importado do México sobre o valor exportado para o México em automóveis – 1989 – 2013.....	45
Gráfico 27 - Evolução dos valores importados do México e exportados para o México em automóveis – 1989 – 2013.....	46
Gráfico 28 - Percentual dos valores exportados para a Argentina e México em automóveis sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.....	47
Gráfico 29 - Percentual dos valores importados de Argentina e México em automóveis sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.....	48
Gráfico 30 - Evolução dos valores importados de Argentina e México e exportados para Argentina e México em automóveis – 1989 – 2013. ....	49
Gráfico 31 - Percentual dos valores exportados para os Estados Unidos em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.....	50
Gráfico 32 - Percentual dos valores exportados para a União Europeia em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.....	51
Gráfico 33 - Percentual dos valores exportados para o Merosul (exceto a Argentina) em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.....	52

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2. O DEBATE SOBRE DESINDUSTRIALIZAÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 O Conceito de Desindustrialização.....</b>	<b>15</b>
<b>2.1.1 Desindustrialização Natural .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1.2 Desindustrialização Precoce.....</b>	<b>18</b>
<b>2.2 O Caso Brasileiro .....</b>	<b>19</b>
<b>3. COMÉRCIO EXTERIOR DE AUTOMÓVEIS.....</b>	<b>27</b>
<b>3.1 Evolução das Exportações de Manufaturados .....</b>	<b>27</b>
<b>3.2 Evolução das Importações de Manufaturados .....</b>	<b>29</b>
<b>3.3 Evolução das Exportações de Automóveis .....</b>	<b>31</b>
<b>3.4 Evolução das Importações de Automóveis .....</b>	<b>33</b>
<b>3.5 Relação entre Importação e Exportação de Automóveis.....</b>	<b>35</b>
<b>3.6 Comércio com a Argentina.....</b>	<b>36</b>
<b>3.6.1 Exportação.....</b>	<b>36</b>
<b>3.6.2 Importação.....</b>	<b>38</b>
<b>3.6.3 Balança Comercial .....</b>	<b>40</b>
<b>3.7 Comércio com o México .....</b>	<b>42</b>
<b>3.7.1 Exportação.....</b>	<b>42</b>
<b>3.7.2 Importação.....</b>	<b>43</b>
<b>3.7.3 Balança Comercial .....</b>	<b>45</b>
<b>3.8 Comércio com Argentina e México.....</b>	<b>46</b>
<b>3.8.1 Exportação.....</b>	<b>46</b>
<b>3.8.2 Importação.....</b>	<b>47</b>
<b>3.8.3 Balança Comercial .....</b>	<b>48</b>
<b>3.9 Exportação para outros países .....</b>	<b>49</b>
<b>3.9.1 Estados Unidos.....</b>	<b>49</b>

<b>3.9.2</b>	<b>União Europeia</b> .....	<b>50</b>
<b>3.9.3</b>	<b>Mercosul (excluída a Argentina)</b> .....	<b>51</b>
<b>3.10</b>	<b>Acordos Comerciais com México e Argentina</b> .....	<b>52</b>
<b>3.10.1</b>	<b>Brasil e Argentina</b> .....	<b>52</b>
<b>3.10.2</b>	<b>Brasil e México</b> .....	<b>56</b>
<b>4.</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>59</b>
<b>5.</b>	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>61</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Vem ocorrendo nos últimos anos uma preocupação crescente sobre a indústria brasileira e, mais especificamente, um debate sobre um processo de “desindustrialização” na economia brasileira. Em 2005, 55% das exportações brasileiras eram em produtos manufaturados, número que caiu para 38% em 2013. Esse é um dos principais motivos para a atenção dada ao tema nos últimos anos.

Este estudo objetiva analisar a evolução do comércio exterior dos automóveis brasileiros, buscando coloca-la no contexto da discussão sobre a desindustrialização. A metodologia utilizada é a análise gráfica, com dados colhidos principalmente no IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e no MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Para tal, o presente estudo será dividido da seguinte maneira: 1) introdução, que visa a apresentar o trabalho aos leitores, além de mostrar os objetivos e justificativas do estudo; 2) o debate sobre desindustrialização, que faz uma revisão de literatura sobre a desindustrialização, mostrando os dois conceitos existentes sobre o tema, além do caso brasileiro; 3) comércio exterior de automóveis, seção no qual é analisada toda a evolução do comércio exterior dos automóveis brasileiros nas últimas décadas, além de breves análises sobre o setor das manufaturas; e 4) conclusão, seção final na qual, além de serem explicadas as conclusões do artigo, são sugeridos estudos futuros sobre o tema.

O estudo do comércio de automóveis se justifica por uma série de fatores. Segundo a Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), em seu Anuário de 2013, a indústria automotiva emprega, direta ou indiretamente, 1,5 milhão de pessoas no Brasil. Nas empresas associadas à Anfavea, em 2012, o número de empregados foi de 149 mil, segundo ano com mais pessoas empregadas por essas empresas desde o começo do indicador, em 1957, perdendo apenas para o ano de 1986, quando esse número foi de 157 mil pessoas.

Ainda segundo os dados da Anfavea, a indústria automotiva gerou US\$ 24,8 bilhões em tributos para o Brasil, em 2012. A participação dessa indústria no PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, também no ano de 2012, foi 5,0%, e contando apenas a participação no PIB industrial, essa porcentagem sobe para 21,0%.

Na área do comércio exterior, a indústria automobilística, incluindo as autopeças, que não farão parte deste estudo, exportou, em 2012, US\$ 22,7 bilhões (25% das exportações de manufaturados) e importou US\$ 33,2 bilhões, resultando em um saldo negativo de US\$ 10,5 bilhões.

Além disso, o setor automotivo é um setor estratégico da indústria brasileira. Tão estratégico que o governo está sempre o acompanhando e intervindo nele, pois os sindicatos e a Anfavea têm grande poder de barganha, talvez por causa de grande parte do setor automotivo estar localizado no ABC paulista, local oriundo das atividades de metalúrgico do ex-presidente da República Luis Inácio Lula da Silva, que tem fortes influências no governo brasileiro, e de a indústria automotiva ter grande importância econômica no Estado de São Paulo, que é chamado por muitos de “o motor do Brasil”. Diante de tal poder de barganha, o Brasil é muito protecionista neste setor, com grandes impostos de importação.

Outro motivo para a elaboração deste estudo é que a indústria automotiva movimentava outra indústria, a de autopeças, que gera milhares de empregos, além de bilhões de dólares por ano.

## 2. O DEBATE SOBRE DESINDUSTRIALIZAÇÃO

Vem-se observando, nos últimos anos, uma preocupação crescente entre os economistas e o público em geral a respeito de um possível processo de desindustrialização da economia brasileira. A discussão em torno dessa questão tem envolvido economistas com distintas posições teóricas: por um lado, há aqueles que acreditam que esse processo é um problema para a dinâmica da economia, pois o país estaria sofrendo um processo de desindustrialização precoce, ou seja, não ocorrido pelo curso natural do desenvolvimento, como apontado pela literatura tradicional, mas sim pela expansão dos setores que se utilizam das rendas ricardianas, que são aquelas provenientes da terra, como as *commodities*. Por outro lado, estão aqueles que não consideram importantes os efeitos da desindustrialização sobre a estrutura produtiva da economia, defendem as políticas adotadas e tentam mostrar que não há evidências de perda de participação dos produtos manufaturados no total da economia, bem como não há a diminuição significativa dos empregos nesse setor.

Concentrando-se apenas nos autores que compõem a primeira linha de pensamento evidenciada acima, podem-se constatar diferentes posições com relação às causas de tal processo, principalmente no que diz respeito à existência da chamada doença holandesa. No entanto, há um consenso entre esses autores de que, a partir da década de 1990, o Brasil vem passando por um processo de desindustrialização prematura e negativa.

Sintetizando, há dois tipos de fatores destacados na literatura que explicam o caso brasileiro no que se refere à desindustrialização.

O fator estrutural, que seria a perda de competitividade internacional da indústria após a abertura comercial dos anos 1990, decorrente de características derivadas do processo anterior de industrialização por substituição de importações (ISI<sup>1</sup>), como: a baixa capacidade de inovação, pois a ISI essencialmente copiava produtos e métodos de produção, sem se importar muito com a inovação; e a dependência de políticas governamentais de proteção, estímulo e subsídio.

---

<sup>1</sup> A sigla ISI vem do inglês *Import Substitution Industrialization*

Os fatores ligados ao câmbio, que se subdividem em duas vertentes: a que diz que há a manifestação de doença holandesa no Brasil, associada ao *boom* de *commodities* e as vantagens comparativas do Brasil em minérios, produtos agropecuários, entre outros; e a que acredita que o processo de desindustrialização é resultado de políticas supostamente equivocadas, que levaram à excessiva valorização do real.

Além disso, há também o chamado “custo Brasil”, que seriam algumas desvantagens competitivas que nosso país teria nos campos estrutural, burocrático e econômico, como a precariedade da infraestrutura de transportes, a insegurança jurídica, a burocracia excessiva para se criar e manter uma empresa, os altos custos trabalhistas, a alta carga tributária, entre outros. Isso teria contribuído para que os produtos manufaturados tivessem pouca expressão na pauta de exportações brasileira.

A partir desses argumentos, procura-se avaliar o comércio exterior dos automóveis brasileiros e sua relação a sua possível contribuição, seja positiva ou negativa, no processo de desindustrialização precoce no Brasil. O principal objetivo, portanto, consiste em determinar se a evolução do comércio de automóveis promoveu efeitos agravantes ou amenizadores sobre as evidências de desindustrialização da estrutura produtiva brasileira, que, segundo diversos autores, ainda perduram até os dias de hoje.

## **2.1 O Conceito de Desindustrialização**

### **2.1.1 Desindustrialização Natural**

Na tentativa de melhor elaborar o conceito da desindustrialização, procura-se, primeiramente, abordar o conceito de desenvolvimento econômico, bem como a importância e a dinâmica da industrialização em tal processo.

Desenvolvimento é o resultado de um longo processo de crescimento econômico, com elevado aumento da produtividade média, sem o qual o excedente não cresce o bastante para acelerar a taxa de investimento e diversificar a estrutura produtiva e do emprego. Esse processo intensifica a industrialização e urbanização para transformar de maneira progressista as estruturas sociais e políticas do país. Ademais, também se alterarão e modernizarão hábitos e costumes da sociedade.

Quando um país se desenvolve, mostra alguns indicadores econômicos básicos que se aproximam daqueles já obtidos pelos demais desenvolvidos: elevado nível da renda *per capita* e forte diminuição da participação do setor agrícola no Produto Interno Bruto (PIB) e no emprego. Essa diminuição é apenas relativa, uma vez que o crescimento dos demais setores e da urbanização obriga a agricultura a crescer, diversificar-se e modernizar-se, reduzindo a diferença de seus resultados em relação aos dos demais setores, para assim proporcionar maior homogeneidade estrutural, econômica e social. Se a industrialização não avançar e diversificar-se, a modernização agrícola ficará impedida ou dependerá de grandes importações de insumos modernos e de bens de capital.

Para que isso ocorra, a industrialização tem de avançar e crescer mais que os outros setores, aumentar a produtividade, alterar sua estrutura no sentido de implantar os compartimentos de bens de capital e intermediários, contribuindo, assim, para a diversificação da pauta exportadora e, se possível, para a melhoria das contas externas.

Segundo Cano (2012), quando atinge sua maturidade e torna-se mais completa, a indústria de transformação mostra uma diversificada estrutura. É essa notável expansão e transformação que intensifica a urbanização, induzindo e exigindo enorme crescimento e diversificação de serviços de toda a ordem: comércio, transportes, finanças, saúde, educação e outros.

Ao atingir esse elevado padrão, a estrutura produtiva e a do emprego passam a mover-se no sentido de expandir, modernizar e diversificar ainda mais os serviços, mais que a agricultura e a indústria de transformação, caindo o peso relativo da indústria, perdendo posição para os serviços. Assim é que se deve entender por desindustrialização em um sentido positivo ou natural.

Tal definição é resumida no estudo de Nassif (2008) por meio do conceito clássico de desindustrialização definido por Rowthorn e Ramaswany (1999). Nele, o processo de desindustrialização é tratado como um fenômeno caracterizado principalmente pela retração relativamente expressiva do emprego no setor manufatureiro (indústria) com relação aos demais setores, principalmente o de serviços.

No entanto, ao considerar a hipótese de que, em economias avançadas, os níveis de incremento da produtividade do trabalho da indústria tendem a ser superiores aos do setor de serviços, pode-se observar que a desindustrialização é, paradoxalmente, um fenômeno tecnológico nesses países, uma vez que representa a introdução de técnicas poupadoras de mão-de-obra na indústria. A partir disso, pode-se afirmar que a desindustrialização em economias avançadas não é necessariamente um fenômeno indesejável, mas essencialmente uma consequência natural do processo de desenvolvimento econômico, bem como do dinamismo exibido por esses países.

Tregenna (2009) redefiniu de forma mais ampla esse conceito clássico de desindustrialização como sendo uma situação na qual tanto o emprego industrial como o valor adicionado da indústria se reduzem como proporção do emprego total e do PIB, respectivamente. Segundo Oreiro e Feijó (2010), duas observações importantes devem ser feitas a respeito desse conceito ampliado.

Primeiramente, deve-se evidenciar que tal conceito é compatível com um crescimento (expressivo) da produção da indústria em termos físicos. Em outras palavras, uma economia não se desindustrializa quando a produção industrial está estagnada ou em queda, mas quando o setor industrial perde importância como fonte geradora de empregos e/ou de valor adicionado para uma determinada economia. Dessa forma, a simples expansão da produção industrial não pode ser utilizada como prova da inexistência de desindustrialização.

A segunda observação, por sua vez, é que a desindustrialização não está necessariamente associada a uma re-primarização da pauta de exportação. Com efeito, a participação da indústria no emprego e no valor adicionado pode se reduzir em função da transferência para o exterior das atividades manufatureiras mais intensivas em trabalho e/ou com menor valor adicionado. Assim, a desindustrialização pode vir acompanhada por um aumento da participação de produtos com maior conteúdo tecnológico e maior valor adicionado na pauta de exportações, caracterizando a chamada desindustrialização positiva.

### **2.1.2 Desindustrialização Precoce**

Muitos países subdesenvolvidos também instauraram processos de industrialização em seus territórios. Poucos, porém, conseguiram ultrapassar, com alguma expressão, a produção de bens não duráveis de consumo e a do simples beneficiamento industrial de produtos primários. Mesmo na América Latina, apenas Argentina, México e Brasil conseguiram instalar um parque industrial expressivo e, deles, somente o Brasil avançou na montagem parcial do setor de bens de capital.

Vale ressaltar que o subdesenvolvimento não pode ser considerado como uma etapa do desenvolvimento ou um desenvolvimento em grau inferior. Conforme Pinto (1979), em Cano (2012), nos países subdesenvolvidos, decorre uma dinâmica de acumulação falha, incapaz de promover a homogeneização econômica e social, mantendo traços econômicos e sociais desse processo como a heterogeneidade estrutural, a debilidade das contas externas, financiamento de longo prazo, fiscalidade e inflação latente.

No entanto, os efeitos decorrentes da década perdida de 1980 e da instauração das políticas neoliberais a partir de 1990 resultaram na queda da participação da indústria de transformação no PIB desses países. Isso representa o processo de desindustrialização das economias emergentes.

De acordo com Palma (2005), a desindustrialização vem ocorrendo de forma precoce em diversas economias emergentes, uma vez que a mesma se iniciaria a um nível de renda per capita inferior ao observado nos países desenvolvidos. Tal processo iniciou-se antes mesmo que se atingisse o estágio de maturidade de suas respectivas estruturas industriais e, portanto, sem ter esgotado todas as possibilidades de desenvolvimento econômico que são permitidas pelo processo de industrialização.

Segundo Bresser-Pereira (2008), tal processo caracteriza-se pela transferência da mão-de-obra para os setores de baixo valor adicionado per capita. Isso afetaria a dinâmica de crescimento da economia, uma vez que não se aproveita dos efeitos de transbordamentos da produção industrial em setores mais intensivos em tecnologia.

A desindustrialização precoce dos países emergentes pode ser explicada em virtude de mudanças no paradigma tecnológico, do deslocamento de etapas da cadeia produtiva para países com mão de obra mais barata, da política econômica adotada a partir dos anos 1980 e da ocorrência de doença holandesa. Este último pode ser entendido como uma falha de mercado que se origina na existência de recursos naturais ou humanos baratos e abundantes que mantêm a taxa de câmbio sobreapreciada por um tempo indeterminado, o que impede a produção de bens de maior valor agregado (Bresser-Pereira, 2008).

Em outras palavras, a doença holandesa pode ser definida como a “maldição dos recursos naturais”, assim como em Carvalho e Silva (2008). Isso porque reflete o paradoxo de que a riqueza em recursos naturais, que em princípio é uma bênção, pode inibir ou estancar o desenvolvimento da indústria, com implicações desastrosas sobre o nível de emprego.

## **2.2 O Caso Brasileiro**

A diferenciação entre as causas do processo de desindustrialização entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos é bem clara e não há muitas discussões entre os autores com relação a tal argumentação. No entanto, o debate torna-se intenso ao se especificar o caso brasileiro. Há diversas interpretações com relação às causas do processo de desindustrialização da economia brasileira.

Na década de 1990, instaurou-se uma nova forma de inserção internacional do Brasil, marcada por um processo acelerado de liberalização comercial e financeira, conjugado com uma forte apreciação da taxa de câmbio. A partir disso, é possível constatar uma mudança na trajetória da indústria brasileira, no que se refere à significativa redução da taxa de crescimento da indústria e à mudança em sua estrutura, que passa a se concentrar em produtos de menor componente tecnológico, com destaque para produtos ligados ao setor de *commodities*, o que caracteriza o processo de desindustrialização.

Bresser-Pereira (2008) atribui essa mudança à manutenção de políticas que provocam a apreciação da taxa de câmbio e impedem o crescimento dos setores de maior valor agregado. Tais políticas são consequência da crescente necessidade de

financiamento para a manutenção do equilíbrio das contas externas no período pós-Real, o que implicou a queima de reservas e a elevação da taxa de juros.

Gonçalves (2000) acredita que a perda de competitividade internacional do Brasil, que ocorreu a partir de 1995, só não foi ainda maior devido ao efeito positivo do Mercosul. O autor acredita que a perda de competitividade internacional e de dinamismo das exportações brasileiras de manufaturados pode ser atribuída, principalmente, à apreciação cambial e às baixas taxas de investimento a partir de 1995. Na medida em que houve “desmantelamento” do aparelho produtivo, as exportações defrontaram-se com maior rigidez da oferta de manufaturados. Ainda segundo Gonçalves (2000), o menor dinamismo da exportação dos produtos marcados por ganhos de escala sugere que, na realidade, a reestruturação produtiva, no contexto de um crescimento medíocre da produção, significou uma adaptação regressiva do aparelho produtivo. Assim, eliminou-se o círculo virtuoso que associa aumento de produtividade com expansão da produção, ganhos de escala e incremento da competitividade internacional.

Na mesma linha de pensamento, os estudos de Marconi e Rocha (2012) e Araújo et al. (2012) comprovam que o regime de câmbio apreciado foi o grande responsável pelo processo de desindustrialização da economia brasileira. Marconi e Rocha (2012) demonstram, por meio de testes econométricos, que há associação entre a desvalorização real e a maior participação relativa da manufatura no valor adicionado. Dessa forma, pode-se afirmar que o efeito inibidor da valorização cambial referente a tal participação parece prevalecer sobre seu efeito estimulador. Tal constatação sustenta a hipótese de que a valorização cambial esteja contribuindo para a precoce desindustrialização observada na economia brasileira.

Já em Araújo et al. (2012), é proposta uma análise das relações entre regime cambial e o desempenho da indústria de transformação brasileira no período de 1980 a 2008. Com base em séries de produtividade, estoque de capital fixo, valor adicionado, taxa de utilização da capacidade e taxa efetiva real de câmbio, os autores concluem que o regime de câmbio apreciado foi prejudicial aos setores e ramos tecnologicamente mais sofisticados, favorecendo os ramos mais tradicionais e os ligados às atividades primárias. Esse regime mudou o perfil de especialização

da indústria, provocando um processo de desindustrialização relativa da economia brasileira.

Cano (2012) incrementa tal argumentação ao considerar diversas outras causas macroeconômicas, além do regime cambial, para explicar a desindustrialização que vem ocorrendo no Brasil. Para ele, as principais causas são: 1) a política cambial vigente, que mantém o câmbio valorizado e resulta na perda de competitividade internacional da indústria nacional perante outros países; 2) a abertura comercial desde 1989, que reduziu drasticamente o grau de proteção perante a concorrência internacional; 3) a taxa de juros elevada, que inibe fortemente os investimentos; 4) o investimento direto estrangeiro, que, mesmo tendo crescido em números absolutos nos últimos anos, é predominantemente alocado no setor de serviços; 5) a desaceleração da economia mundial a partir de 2007.

Nessa visão, a desindustrialização é evidenciada pela deterioração da indústria nacional, tendo em vista a ausência de políticas industriais e de desenvolvimento e os impasses na política macroeconômica. Assim, nenhuma política específica será bem-sucedida se a política macroeconômica não lhe der a necessária sustentação política e econômica.

No entanto, um argumento muito difundido na literatura relativo à questão da desindustrialização no Brasil está associado à evidência dos sintomas da chamada doença holandesa. Palma (2005) e Oreiro e Feijó (2010) defendem tal argumento ao evidenciar seus efeitos sobre a relação entre a participação do emprego (e do valor adicionado) da indústria e a renda *per capita*.

Para Palma (2005), a abundância de recursos naturais do Brasil pode induzir a uma redução da participação da indústria no emprego e no valor adicionado por intermédio da apreciação cambial, a qual resulta em perda de competitividade da indústria e déficit comercial crescente da mesma. Em outras palavras, a desindustrialização causada pela doença holandesa estaria associada a déficits comerciais crescentes da indústria e superávits comerciais (crescentes) no setor não industrial.

Oreiro e Feijó (2010), por sua vez, partem do estudo de Bresser-Pereira (2008), que afirma que se a desindustrialização vier acompanhada de uma re-

primarização da pauta de exportações, ou seja, por um processo de reversão da pauta exportadora na direção de *commodities*, produtos primários ou manufaturas com baixo valor adicionado e/ou baixo conteúdo tecnológico; então isso pode ser sintoma da ocorrência de doença holandesa. Nesse caso, a desindustrialização é resultado de uma falha de mercado na qual a existência e/ ou a descoberta de recursos naturais escassos, para os quais o preço de mercado é superior ao custo marginal social de produção, gera uma apreciação da taxa de câmbio real, produzindo assim uma externalidade negativa sobre o setor produtor de bens manufaturados.

A partir disso, os autores analisam a composição do saldo comercial e do valor adicionado da indústria brasileira a fim de comprovar que a doença holandesa está presente na economia do país. Com isso, observou-se que os setores mais sofisticados do ponto de vista tecnológico tiveram a sua participação no valor adicionado reduzida entre 1996 e 2004. Isso mostra sinais de mudança no padrão de especialização da estrutura produtiva da economia brasileira na direção de atividades intensivas em recursos naturais e de baixo conteúdo tecnológico, o que caracteriza a ocorrência de doença holandesa.

Sonaglio et al.(2010), utilizando-se de dados em painel para o período de 1996 a 2008, concluem que existe um possível processo de re-primarização da pauta de exportação brasileira, constatada pelo decréscimo de exportações de bens de alta tecnologia e aumento de bens não industriais, fato que também se relaciona com uma taxa de câmbio apreciada e com a manutenção de juros elevados. No entanto, determinam que, ao contrário dos autores evidenciados anteriormente, não é possível afirmar que esse processo tem caráter estrutural e que a economia brasileira esteja sofrendo de doença holandesa.

O que pode ser constatado, portanto, é um processo de redução das exportações de manufaturados no Brasil, especialmente os de alta e baixa intensidade tecnológica. A doença holandesa só será evidenciada se essa redução ocorrer de forma permanente, o que refletirá na perda de dinamismo desse setor e influenciará a dinâmica econômica do país, resultando, assim, em transferências de recursos para os setores que se mantêm competitivos diante do câmbio apreciado.

Porém o câmbio apreciado talvez não seja uma política governamental, como sugerido por alguns autores, mas sim resultado da abertura econômica brusca (e não gradual) promovida pelo então presidente Collor, no começo da década de 1990 e pela implementação da taxa de câmbio variável, no final dessa mesma década, que apreciou o câmbio, como demonstrado no gráfico abaixo, da evolução da taxa de câmbio desde 1994, quando da criação do Plano Real. Portanto, talvez o que tenha apreciado o câmbio não tenha sido uma política do governo, mas as importantes mudanças ocorridas na economia brasileira na década de 1990.

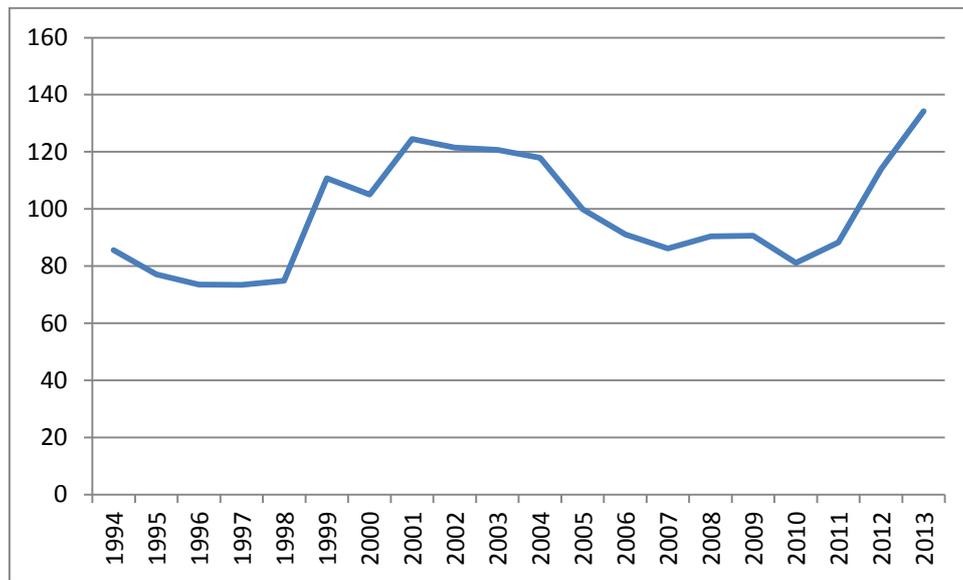


Gráfico 1 - Evolução da taxa de câmbio real (médias anuais) – índice (média 2005 = 100) – 1994 – 2013.

Fonte: IPEA.

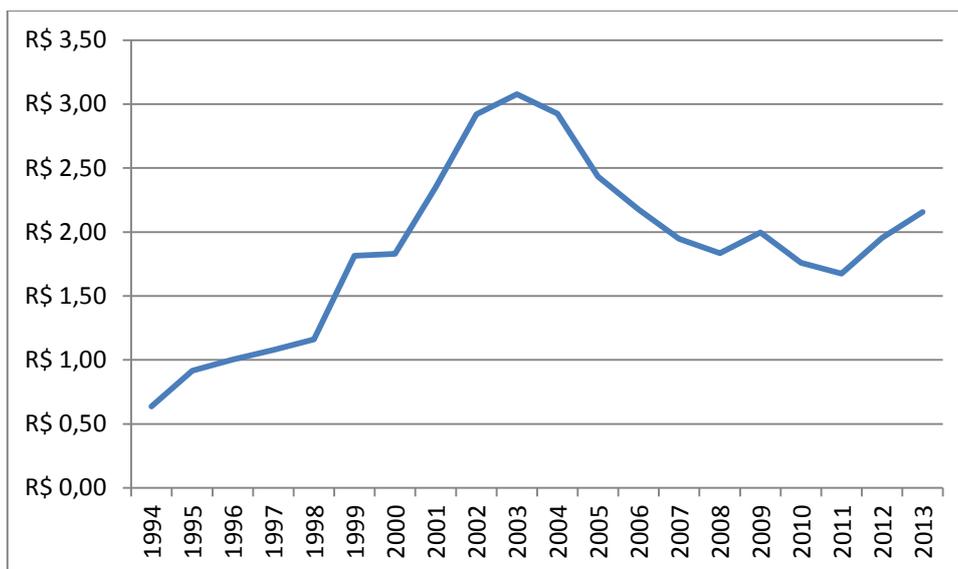


Gráfico 2 - Evolução da taxa de câmbio nominal (médias anuais) – 1994 – 2013.

Fonte: IPEA.

Pesa a favor dos autores que acreditam que a valorização cambial é a grande culpada pelo processo de desindustrialização brasileira o movimento que vem ocorrendo nos últimos anos, quando houve uma desvalorização cambial, que foi acompanhada por um tímido crescimento relativo das exportações de manufaturas em relação às exportações totais brasileiras. Porém, os comentários a respeito da valorização excessiva do começo do século talvez tenham sido influenciados pelos dados nominais, presentes no Gráfico 2. Se analisados os dados reais, presentes no Gráfico 1, calculados pela média ponderada do índice de paridade do poder de compra dos 16 maiores parceiros comerciais do Brasil, sendo a paridade do poder de compra definida pelo quociente entre a taxa de câmbio nominal (em R\$/unidade de moeda estrangeira) e a relação entre o Índice de Preço por Atacado (IPA) do país em caso e o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC/IBGE) do Brasil, e sendo as ponderações utilizadas as participações de cada parceiro no total das exportações brasileiras em 2001, vemos que essa variação entre 2000 e 2006 foi menos acentuada.

Além desses motivos, outros fatores podem explicar a desindustrialização ocorrida no Brasil. Conforme Cano (2012) cita, a abertura comercial brasileira pode ter sido fator importante no processo de desindustrialização do Brasil. É sabido que a indústria brasileira é protegida desde o século XIX, portanto a abertura

“prejudicou” muitos industriais brasileiros que não primavam pelo progresso tecnológico, até então beneficiados pela forte proteção que o governo brasileiro os dava diante das importações. Nesse novo cenário, produtos estrangeiros começaram a entrar no Brasil, então houve concorrência externa, algo que não havia antes, ajudando a desindustrialização brasileira.

Outro motivo, porém, se sobressai quando se analisa a desindustrialização brasileira. Como mostrado no gráfico 6, a indústria começou a perder peso na pauta de exportações brasileira em 2001, no começo do *boom* das *commodities*. Os gráficos abaixo mostram a evolução dos preços das *commodities* açúcar, soja e laranja, produtos muito exportados pelo Brasil.

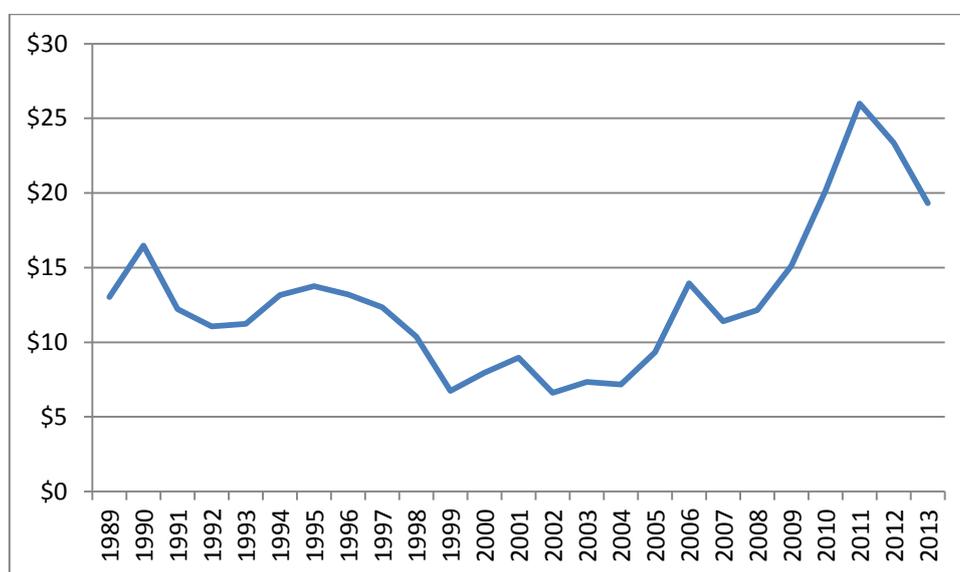


Gráfico 3 - Cotação internacional do açúcar (em centavos de dólares americanos por libra-peso) – 1989 – 2013.

Fonte: IPEA.

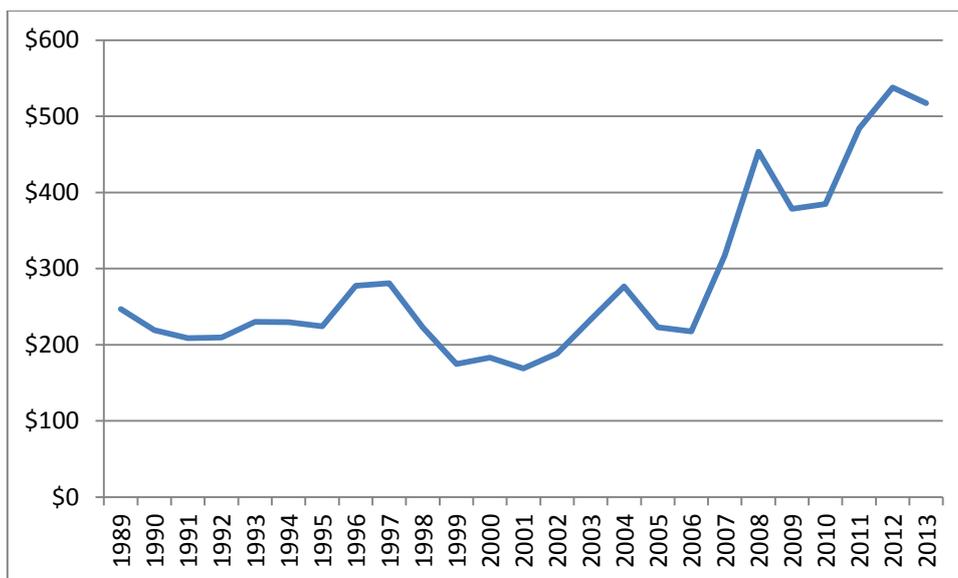


Gráfico 4 - Cotação internacional da soja em grãos (em dólares americanos por tonelada métrica) – 1989 – 2013.

Fonte: IPEA.

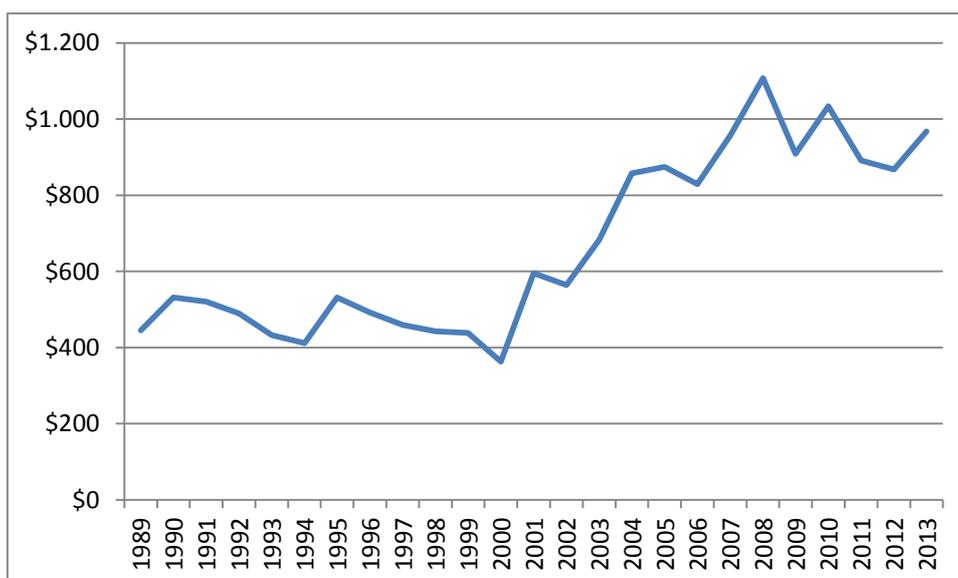


Gráfico 5 - Cotação internacional da laranja (em dólares americanos por tonelada métrica) – 1989 – 2013.

Fonte: IPEA.

Vê-se, portanto, que os preços das *commodities* começaram a subir no início da década de 2000, período coincidente com a queda de importância dos produtos industrializados na pauta de exportação brasileira. Isso dá indícios de uma re-primarização das exportações brasileiras, que indicaria a existência de doença holandesa no Brasil.

### **3. COMÉRCIO EXTERIOR DE AUTOMÓVEIS**

Diz-se bastante que o Brasil vem passando por um processo de desindustrialização, em contraposição com o período conhecido como Milagre Econômico Brasileiro, período de grande crescimento entre 1967 e 1973 (Veloso et al., 2008). Neste período, os produtos manufaturados tiveram grande importância no crescimento brasileiro.

A exportação de produtos manufaturados, por exemplo, passou de 17% para 31% do total do valor exportado (Corrêa do Lago, 1990). Para ver se essa desindustrialização realmente está ocorrendo, analisamos uma importante pauta da indústria brasileira, o setor automobilístico, que teve uma expansão importante na última década, passando a representar de 9% em 2003 para 14% em 2011 do total da indústria (Bonelli et. al, 2013), e em particular o comércio brasileiro desse setor com a Argentina e com o México, que juntos corresponderam, em 2013, a mais de 90% dos destinos de nossas exportações e 65% de nossas importações, justificando a ênfase nesses dois países.

#### **3.1 Evolução das Exportações de Manufaturados**

Antes do período do Milagre Econômico, a porcentagem das exportações brasileiras referentes a produtos manufaturados era de 17%, passando para 31% durante esse período (Corrêa do Lago, 1990), que acabou em 1973. Analisando a evolução dessa relação desde 1974, vê-se que o Brasil manteve mais ou menos estável a porcentagem até 1977. Entretanto, de 1978 até 1993, essa relação veio crescendo, a ponto de chegar ao máximo de 60%.

Desde 1994, ano de implementação do Plano Real, o Brasil não conseguiu chegar novamente à marca de 60%, porém manteve-se acima dos 50% até 2007. Depois desse ano, entretanto, houve uma queda, chegando em 2010, pela primeira vez desde 1977, a um patamar inferior a 40%, como mostra o gráfico abaixo. Esse é um dos motivos que levou especialistas a dizerem que o Brasil passa por um processo de desindustrialização.

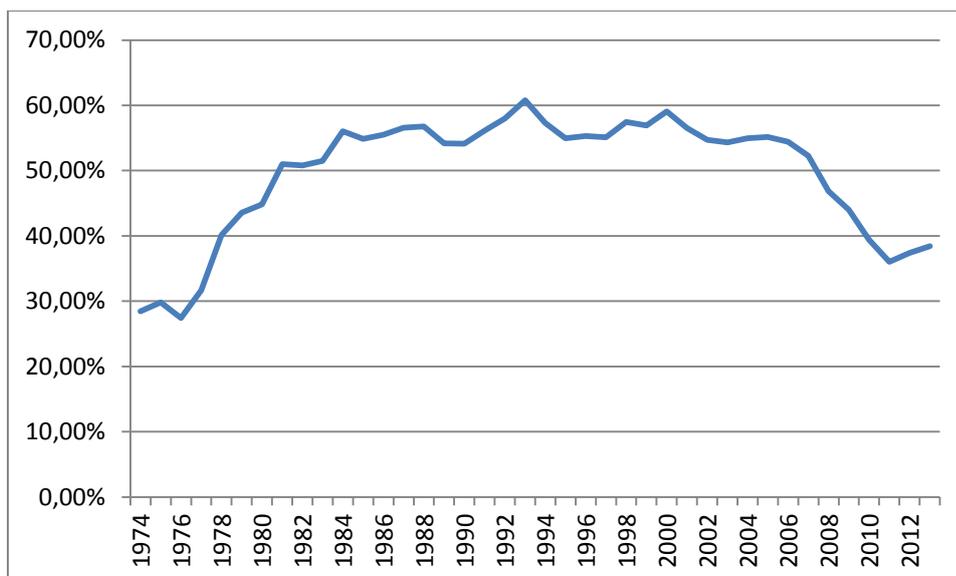


Gráfico 6 - Evolução da porcentagem do valor exportado em produtos manufaturados sobre o total das exportações – 1974 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

Em termos de dólares, tanto as exportações totais quanto as exportações de manufaturados vinham subindo mais ou menos na mesma proporção desde 1974 até 2004, quando as exportações totais começaram a crescer de forma mais acentuada que as de manufaturas. Tal crescimento perdurou até 2008, pois em 2009, com a crise mundial, houve queda em ambas as exportações, declínio esse mais acentuado nas exportações totais.

Em 2010, entretanto, os números voltaram a subir, principalmente os de exportações totais, o que prosseguiu até 2011. Mas nos últimos dois anos (2012 e 2013), as exportações de manufaturas tiveram um ritmo de crescimento mais forte, aumentando seu percentual sobre o total.

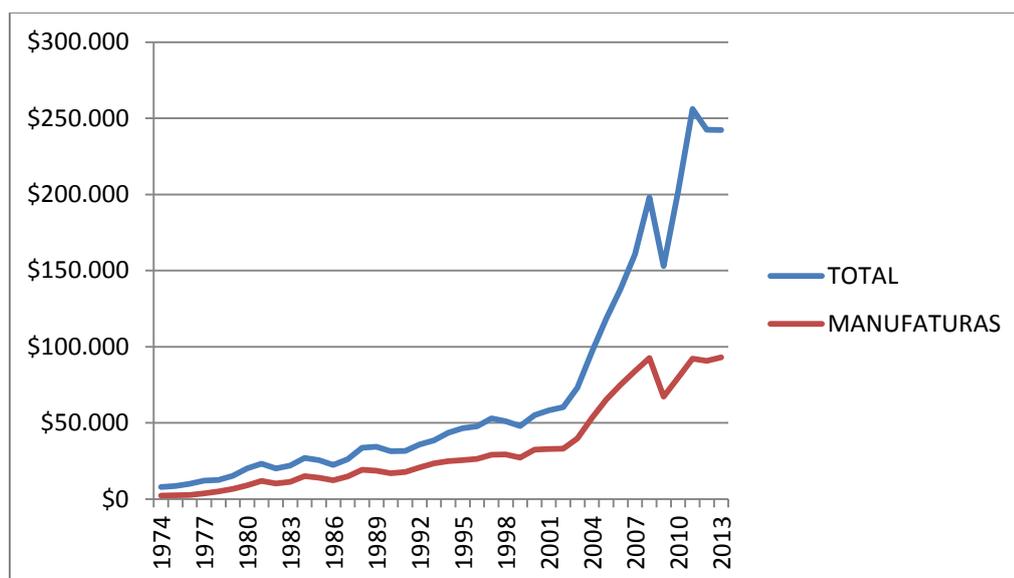


Gráfico 7 - Evolução dos valores exportados em manufaturas e no total (em milhões de US\$)  
 – 1974 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.2 Evolução das Importações de Manufaturados

Já as importações de manufaturados em relação às importações totais têm um gráfico muito mais estável. Devido às estatísticas disponíveis, o período analisado compreende os anos entre 1996 e 2012. Em 1996, a porcentagem do valor importado em produtos manufaturados sobre o total era de 79,15%. Esse valor foi crescendo até 1999, quando chegou ao pico de 84,46%, mantendo-se mais ou menos constante nos dois anos seguintes. A partir de 2002, começou um período de queda que durou até 2008, quando chegou ao mínimo de 76,49%. Após esse ano, o percentual se estabilizou na faixa dos 82%, como mostra o gráfico abaixo.

De acordo com a Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB (2012), entretanto, apesar de os dados indicarem estabilidade, há certa preocupação com esse percentual ser tão alto, já que a elevação da participação dos produtos manufaturados aponta uma preferência pela importação em detrimento da produção doméstica, o que pode sinalizar um processo de desindustrialização.

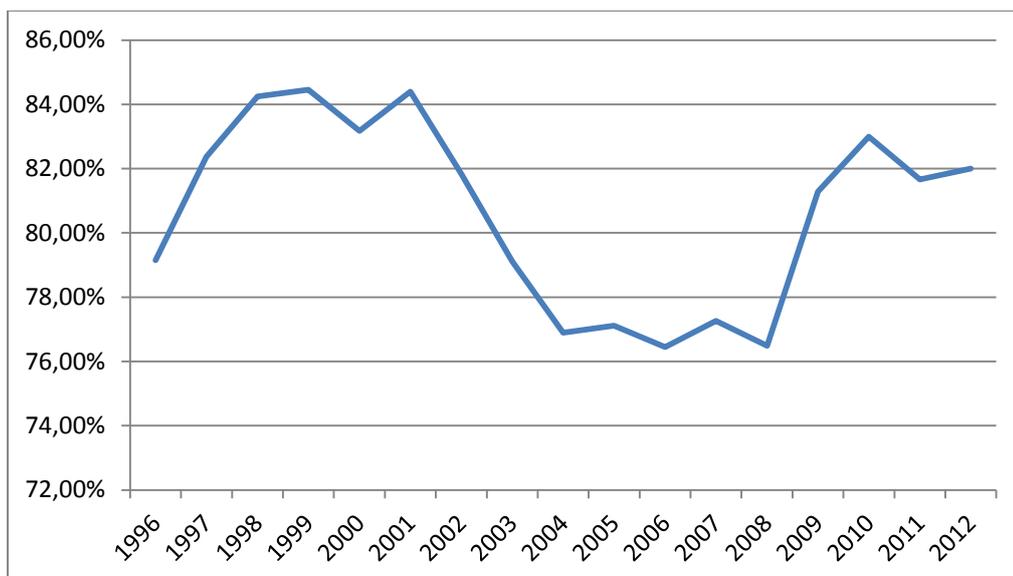


Gráfico 8 - Evolução da porcentagem do valor importado em produtos manufaturados sobre o total das importações – 1996 – 2012.

Fonte dos dados originais: MDIC.

Analisando os valores, vê-se que os gráficos de importações de manufaturas e importações totais são muito semelhantes. Em 1996, importávamos pouco mais de US\$ 50 bilhões, sendo mais de US\$ 40 bilhões em produtos manufaturados, mantendo-se na mesma faixa até 2003, quando houve grande crescimento de ambas as importações, que perdurou até 2008, quando importamos US\$ 172 bilhões, no total, e US\$ 32 bilhões em manufaturas.

Devido à crise, ambas as importações decaíram em 2009, porém se recuperaram no ano seguinte e, em 2012, chegamos ao total importado de US\$ 223 bilhões, sendo US\$ 183 bilhões em produtos manufaturados.

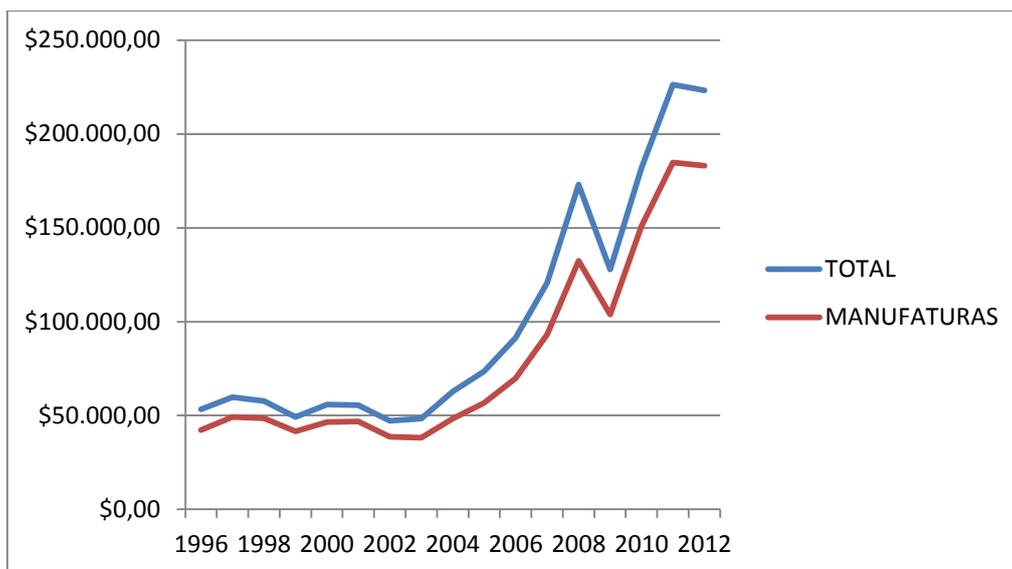


Gráfico 9 - Evolução dos valores importados em manufaturas e no total (em milhões de US\$)  
 – 1996 – 2012.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.3 Evolução das Exportações de Automóveis

O valor exportado pelo Brasil de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas, incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida (posição 8703 da NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul) – doravante chamados apenas de automóveis - era quase nulo no começo da década de 1990, quando o então presidente Fernando Collor de Melo abriu o mercado brasileiro para a entrada de automóveis de outros países.

Como visto no gráfico abaixo, a exportação brasileira desses produtos só decolou no governo de Fernando Henrique Cardoso, quando passou de US\$ 133 milhões em 1996 para US\$ 1,4 bilhão em 1997. Porém o crescimento das exportações passou a ser maior quando Luis Inácio Lula da Silva, trabalhador oriundo da região conhecida como ABC Paulista, local que abriga grande parte da indústria automobilística brasileira, chegou à presidência da República Federativa do Brasil. No primeiro ano de seu governo, 2003, o Brasil exportou US\$ 2,6 bilhões, chegando a US\$4,9 bilhões em 2008, ano de seu governo que o Brasil mais exportou automóveis. O recuo da exportação em 2009 (US\$ 3,2 bilhões) é facilmente explicado pela crise mundial vivida naquele período, cujos efeitos ainda

são sentidos em várias partes do mundo. Porém em 2013 a indústria automotiva se recuperou fortemente, chegando ao valor recorde de US\$ 5,4 bilhões exportados, no governo de Dilma Rousseff.

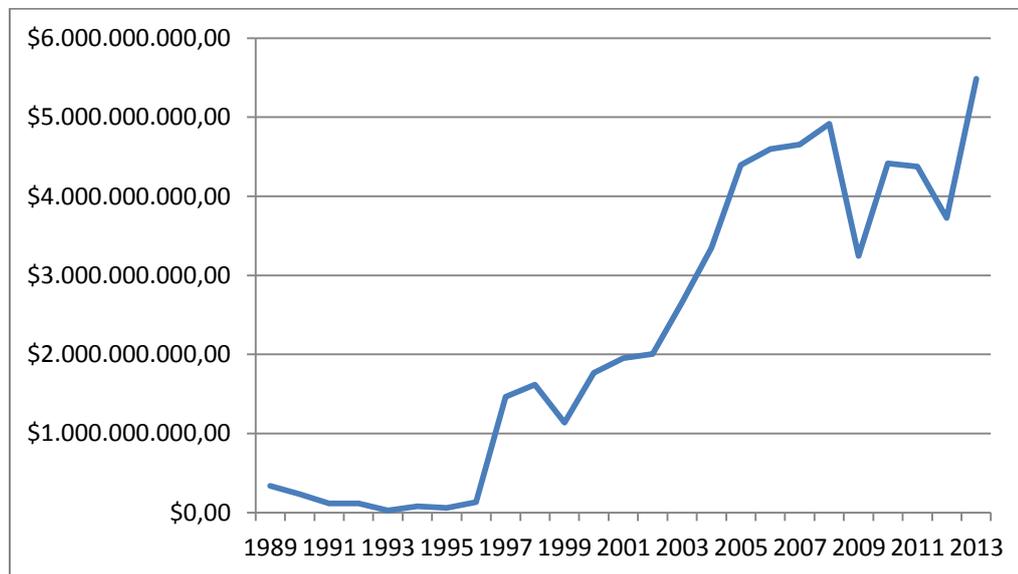


Gráfico 10 – Evolução do valor exportado pelo Brasil em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC.

A relação entre os valores exportados em automóveis e os valores exportados em manufaturas em geral tem uma evolução curiosa, como mostra o gráfico abaixo.

Até 1996, menos de 1% do que o Brasil exportava em produtos manufaturados era relativo a automóveis. Em 1997, porém, essa relação alcançou 5%. Desde então, esse número varia entre 4% e 7%, e no ano de 2013 teve 5,89%. Aparentemente são valores baixos, mas tendo em vista que o Brasil exportava em manufaturas US\$ 30 bilhões no começo da década de 2000 e triplicou esse valor em 2013, mostra que o setor automotivo não apenas acompanhou o crescimento das manufaturas em si, como foi fator importante para tal crescimento, justificando assim este estudo.

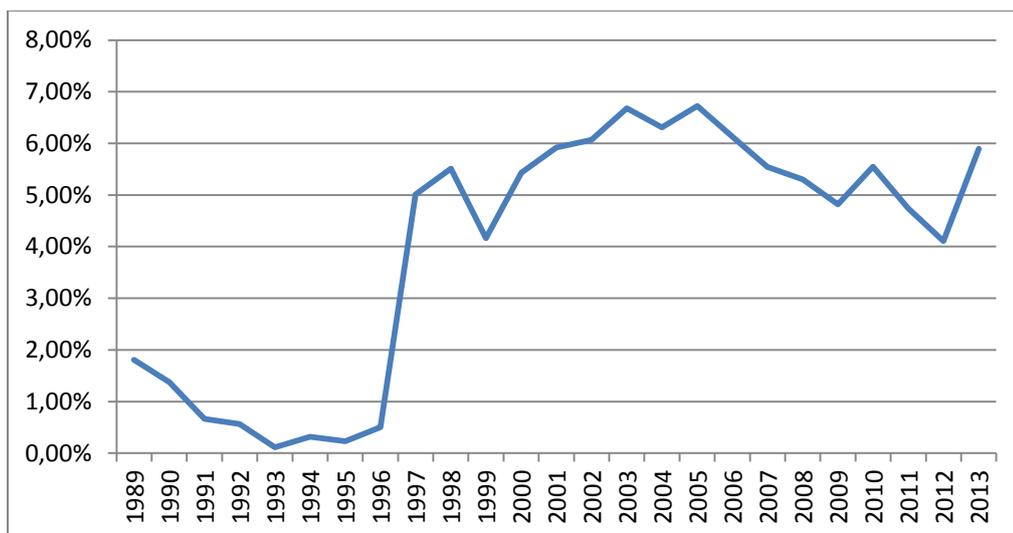


Gráfico 11 - Evolução da porcentagem do valor exportado em automóveis sobre o total de produtos manufaturados – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC

### 3.4 Evolução das Importações de Automóveis

Em relação às compras brasileiras de automóveis do exterior, elas eram quase nulas até 1997, apesar de o mercado brasileiro ter sido aberto para importações em 1990, por ordem do então presidente da República, Fernando Collor de Melo. Em 1996, importamos US\$ 58 milhões, saltando para mais de 40 vezes esse valor no ano seguinte, US\$ 2,4 bilhões. Esse valor teve pouco crescimento no ano posterior, quando chegou a US\$ 2,6 bilhões, e decaiu até 2003, no primeiro ano do governo Lula, quando atingiu a marca de US\$ 578 milhões. Tal número cresceu até 2011, chegando a quase US\$ 12 bilhões importados.

Desde 2012, em decorrência da diminuição dos impostos para veículos nacionais, feito pelo governo Dilma Rousseff, o valor importado vem caindo e deve manter essa tendência nos próximos anos.

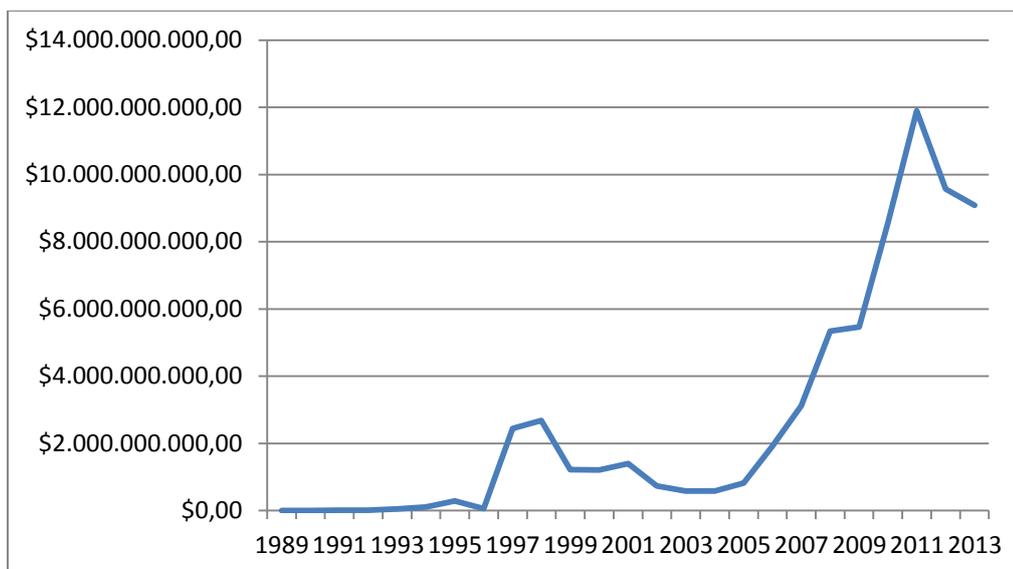


Gráfico 12 – Evolução do valor importado pelo Brasil em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC

Em 1996, cerca de 7% dos produtos manufaturados importados pelo Brasil eram referentes a automóveis. Nos anos seguintes, porém, houve uma queda, chegando a pouco menos de 2% em 1998. A partir de 1999 o gráfico mudou de trajetória, havendo crescimento nesse percentual até 2004, quando chegou ao máximo de 8,29%.

Mas a partir de 2005 o valor foi decaindo continuamente e chegou ao mínimo de 1,55% em 2011. Em 2012, houve uma pequena recuperação, pois apesar de o valor importado em automóveis ter se mantido estável, houve queda no valor importado em manufaturas, portanto a relação valor importado em automóveis sobre valor importado em produtos manufaturados aumentou, chegando a 1,91%.

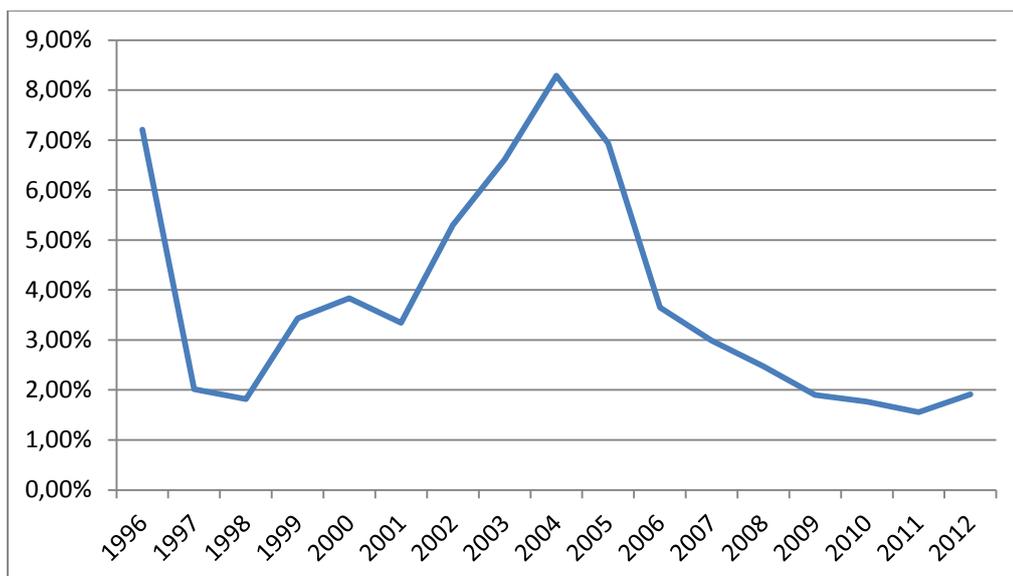


Gráfico 13 - Evolução da porcentagem do valor importado em automóveis sobre o total de produtos manufaturados – 1996 – 2012.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.5 Relação entre Importação e Exportação de Automóveis

Fazendo uma análise da relação entre exportação e importação de automóveis, nota-se um gráfico muito volátil. Em 1995, essa relação chegou à maior disparidade até hoje, 487,51%. Enquanto importamos, nesse ano, US\$ 285 milhões, exportamos apenas US\$ 58 milhões. Após esse ano, porém, essa diferença veio diminuindo e chegou a 17% em 2004.

Em 2008, com um crescimento acentuado das importações, a relação chegou a 108,68%, apesar de também ter havido crescimento das exportações. Entretanto, a partir desse ano não houve mais crescimento das exportações, mas as importações continuaram subindo, e essa relação chegou a 271,76% em 2011. Nesse ano o Brasil começou a taxar mais os automóveis importados e em 2013 as exportações brasileiras voltaram a crescer, chegando a relação entre automóveis importados sobre automóveis exportados a 165,57% em 2013, quando importamos US\$ 9,081 bilhões e exportamos US\$ 5,484 bilhões.

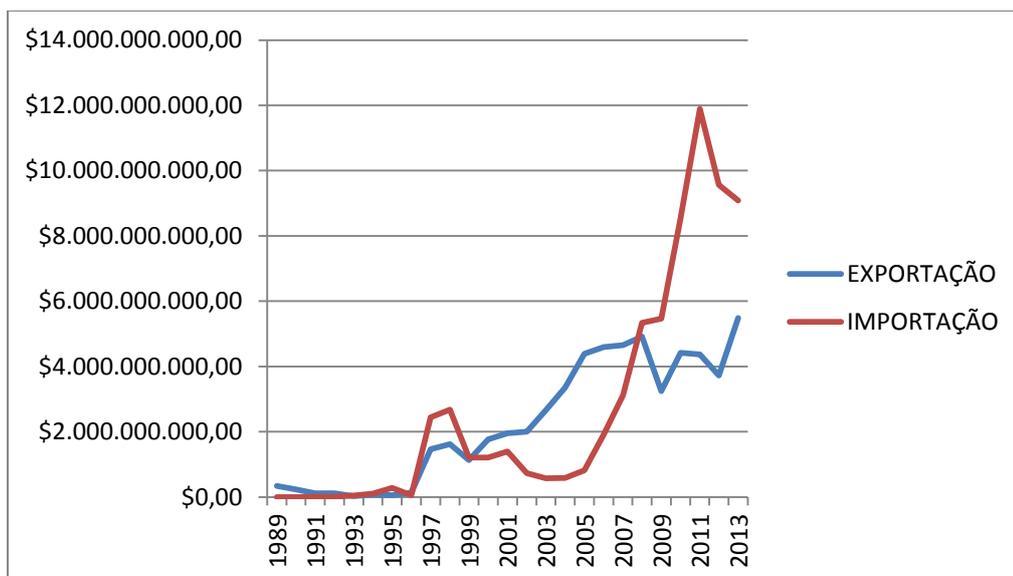


Gráfico 14 – Evolução das exportações e importações brasileiras de automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

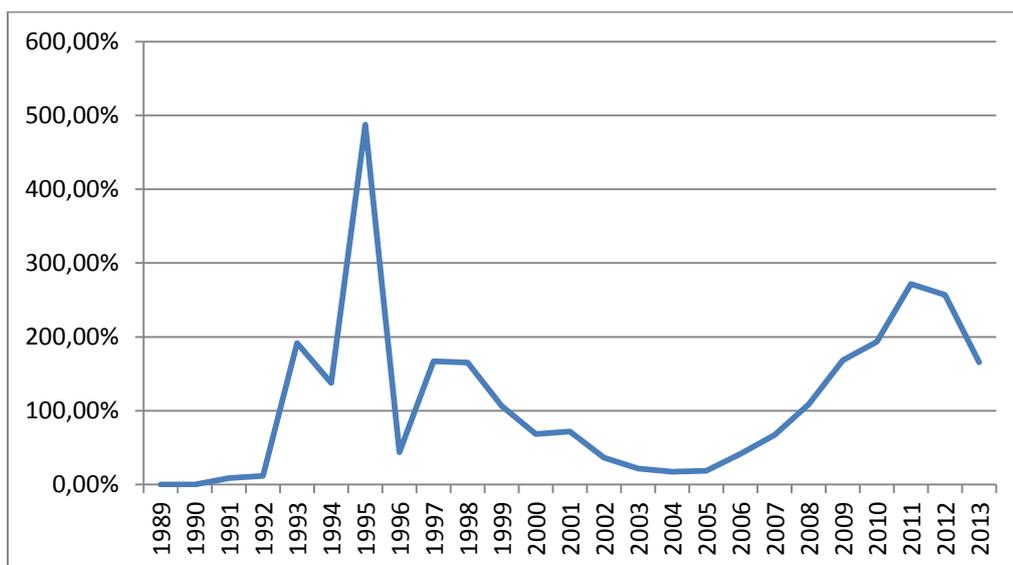


Gráfico 15 – Evolução da relação de automóveis importados sobre automóveis exportados – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.6 Comércio com a Argentina

#### 3.6.1 Exportação

As exportações para a Argentina tiveram seus altos e baixos. Houve um grande aumento de valor exportado para lá em 1997, quando chegou a US\$ 671 milhões, comparado com 1996, quando exportamos apenas US\$ 25 milhões.

Entretanto, o valor veio decaindo de 1997 até 2002, quando chegou ao baixo valor de US\$ 111 milhões. Parte dessa diminuição deve-se à grande crise na qual nosso país vizinho estava naqueles tempos. Devido a acordos (PROCURAR ACORDO) bilaterais, desde 2003 o valor vem crescendo anualmente, com exceção de 2009 e 2012, quando o valor exportado foi menor, se comparado ao ano anterior.

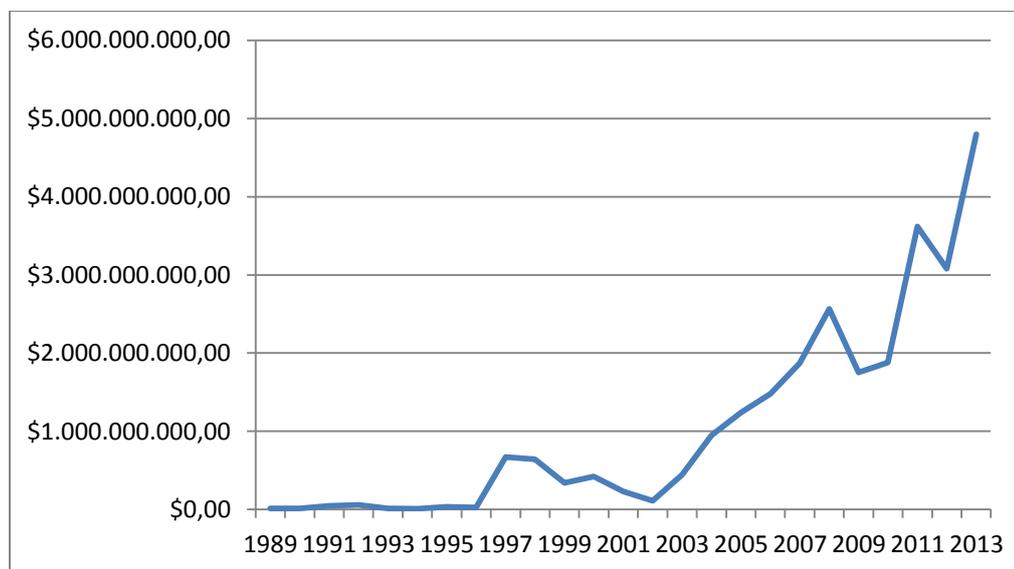


Gráfico 16 - Evolução do valor exportado para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC.

Colocando os Gráficos 10 e 16 justapostos e calculando a porcentagem de valor exportado para a Argentina sobre o total, chega-se a um resultado interessante. Em 1997, primeiro ano que o Brasil conseguiu exportar mais de US\$ 1 bilhão em automóveis, a Argentina foi alvo de 45,86% desse montante. Essa porcentagem veio diminuindo gradativamente até chegar a 5,53% em 2002, ano seguinte à declaração de moratória da dívida externa argentina.

A partir de 2003 a porcentagem de valor exportado pelo Brasil para a Argentina sobre o total global vai aumentando, com uma pequena redução em 2009, ano da crise internacional. Porém em 2010 já há a volta do crescimento dessa porcentagem, chegando à marca de 87,5% em 2013. Portanto, há uma altíssima dependência brasileira da Argentina, em relação à exportação de automóveis, como mostra o gráfico abaixo:

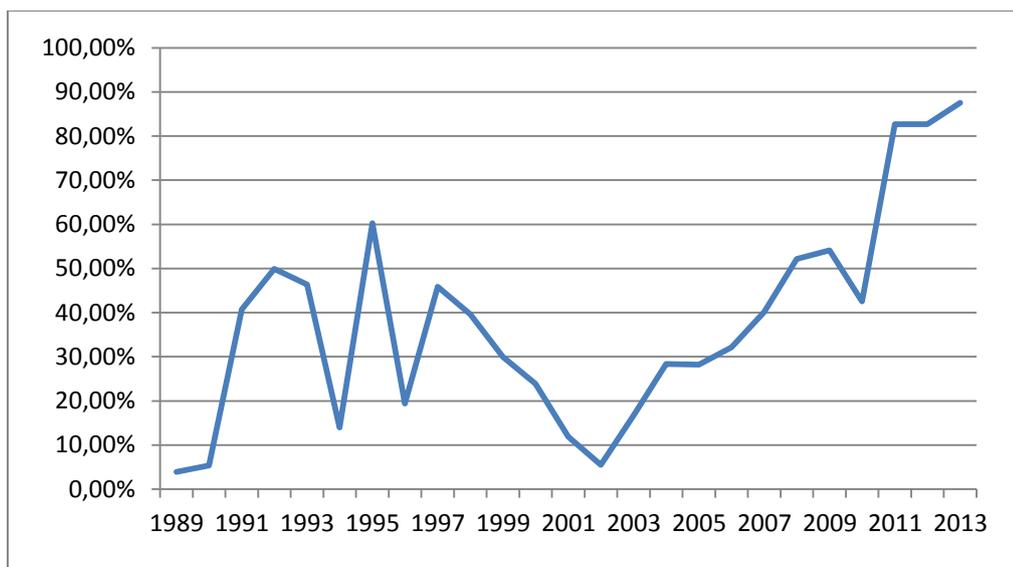


Gráfico 17 - Evolução da porcentagem do valor exportado para a Argentina sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.6.2 Importação

O gráfico de valor importado pelo Brasil da Argentina tem um formato peculiar. Passou a marca de US\$ 1 bilhão pela primeira vez em 1997, com US\$ 1,3 bilhão. No ano de 1998 houve um pequeno aumento para US\$ 1,5 bilhão. Passamos a importar menos da Argentina nos dois anos seguintes, quando foi importado pouco menos de US\$ 600 milhões.

Porém em 2001 houve uma tímida recuperação de valor importado, US\$ 801 milhões. Na sequência vieram alguns anos de baixa importação, com o mínimo de US\$ 215 milhões em 2004 e US\$ 324 milhões em 2005. Desde então as relações de compras de automóveis argentinos vem em grande expansão e tiveram seu auge em 2011, com US\$ 4,2 bilhões importados desse país. Nos dois anos subsequentes o comércio manteve-se praticamente estável, com US\$ 3,8 e US\$ 3,9 bilhões, respectivamente. A pequena queda é explicada pela redução de impostos de automóveis nacionais.

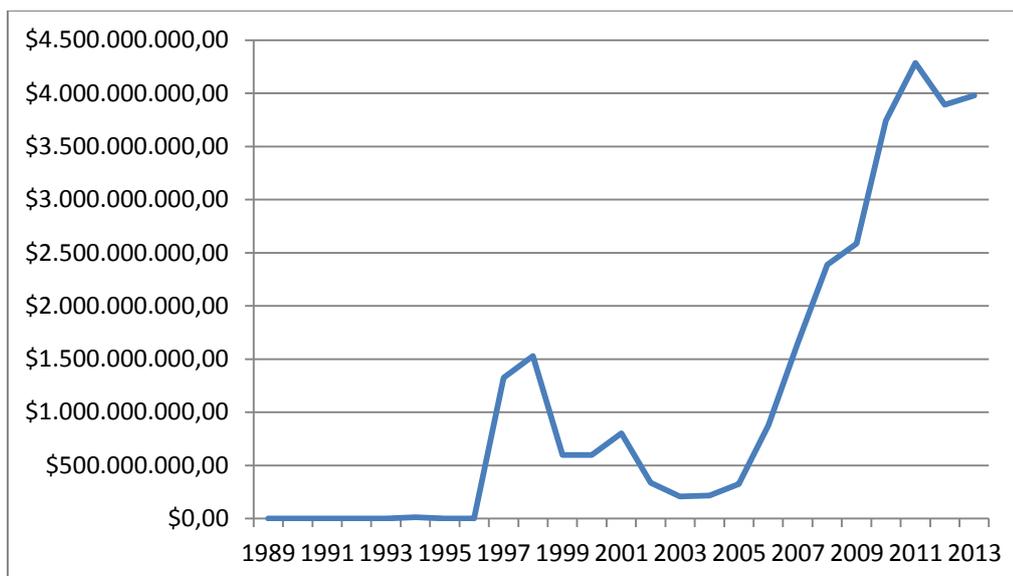


Gráfico 18 - Evolução do valor importado da Argentina em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC.

Em termos percentuais, a importação de automóveis argentinos passou de 0,25% em 1996 para 54,22% do total no ano seguinte. Desde então, o comércio vem variando entre o mínimo de 36,03% em 2011 e o máximo de 57,19%, em 2001.

A maior queda de porcentagem ocorreu entre 2001 e 2003, quando chegou a 36,06%, tendo havido 46,14% em 2002. Ou seja, a Argentina, em apenas dois anos, perdeu mais de 20% do *market share* de automóveis importados pelo Brasil.

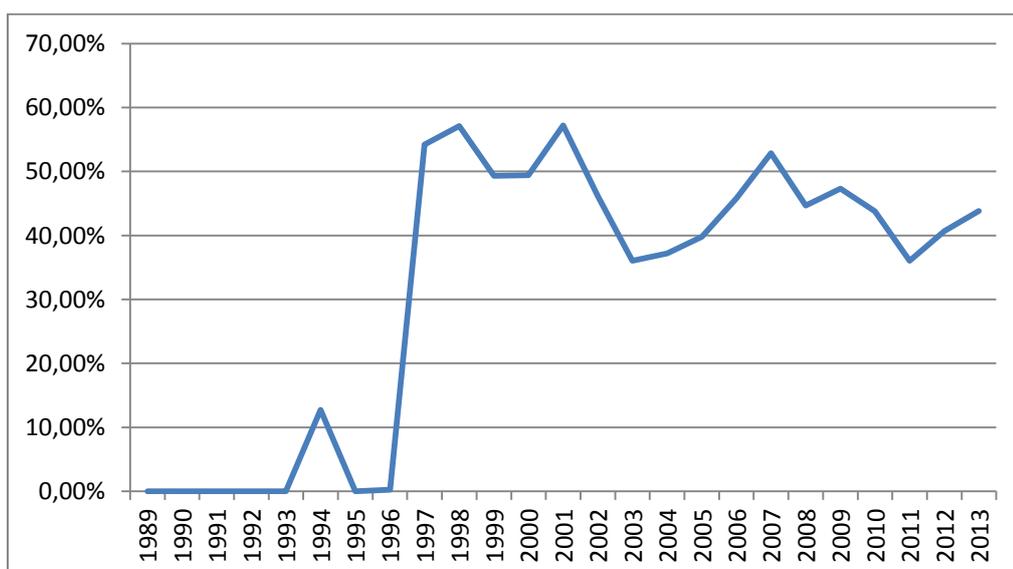


Gráfico 19 - Evolução da porcentagem do valor importado da Argentina sobre o total global de automóveis – 1989 – 2013.

### 3.6.3 Balança Comercial

O Brasil não importou automóveis da Argentina entre 1989 e 1993, nem em 1995, portanto nesses anos a porcentagem de veículos importados de lá sobre a porcentagem de veículos exportados para lá foi de 0%. Mas os valores exportados para a Argentina nesses anos eram tão baixos que em 1994, primeiro ano em que importamos automóveis argentinos, tivemos *déficit* no comércio de automóveis com eles, importando US\$ 13,9 milhões e exportando US\$ 11,1 milhões. Em 1996 as importações de automóveis argentinos corresponderam a apenas 0,58% do que exportamos do mesmo produto para lá, porém no ano seguinte esse percentual saltou para 197%, pois apesar de o Brasil ter exportado em valor 25 vezes mais que no ano anterior, a Argentina aumentou suas exportações em mais de 9000 vezes.

O nosso maior *déficit* em termos percentuais foi em 2001, quando importamos da Argentina 345% do que exportamos. Desde então, houve uma queda até 2004, ano em que importamos 22% do que exportamos para lá. Nesse ano, exportamos US\$ 949 milhões e importamos apenas US\$ 216 milhões, um dos menores valores importados da década. A partir de 2005, graças a acordos bilaterais, houve um grande aumento no volume do comércio, com crescimento mais acentuado das exportações argentinas, que chegaram a 93% de nossas exportações em 2008. Devido à crise de 2009, houve uma queda no volume de exportação brasileira, porém as importações continuaram aumentando, portanto em 2010 importamos quase duas vezes o que exportamos. Mas nos recuperamos nos anos seguintes e chegamos a 2013 com *superávit* pela primeira vez desde 2008, pois exportamos US\$ 4,799 bilhões e importamos US\$ 3,977 bilhões.

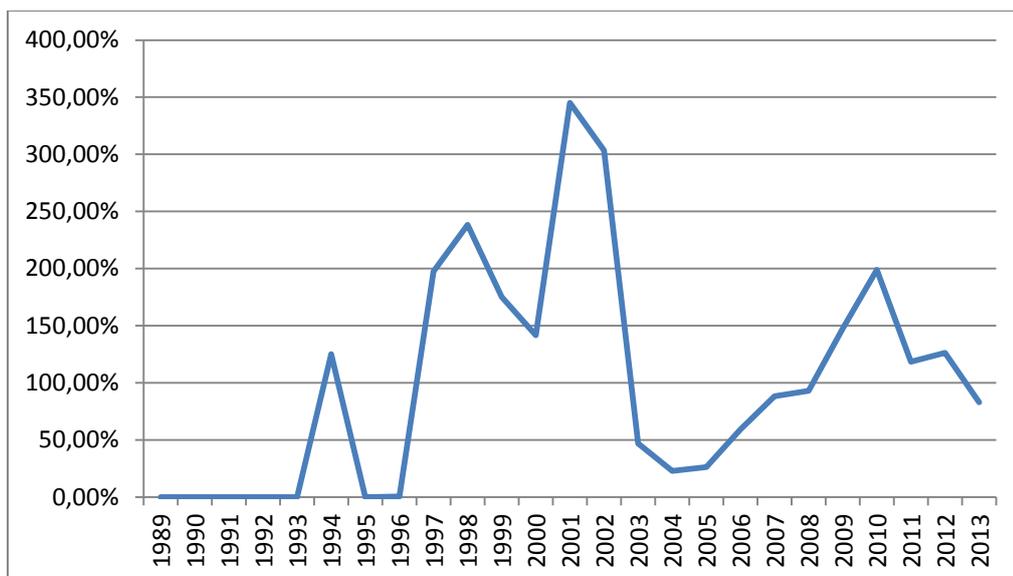


Gráfico 20 - Evolução da porcentagem do valor importado da Argentina sobre o valor exportado para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

Somando os valores comercializados desde 1989, exportamos US\$ 26,313 bilhões para a Argentina e dela importamos US\$ 29.349 bilhões, ou seja, tivemos *déficit* líquido de US\$ 3,036 bilhões.

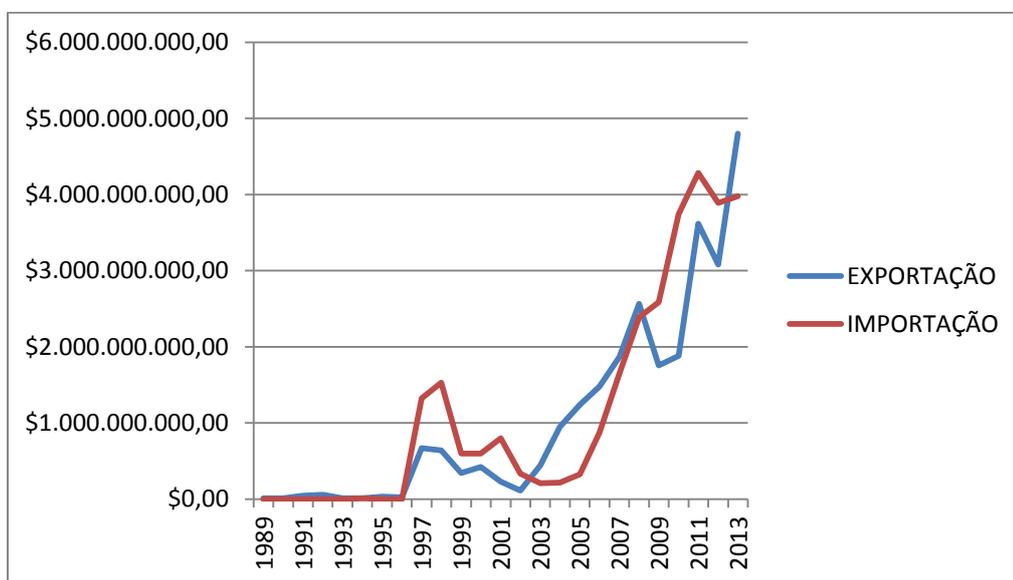


Gráfico 21 - Evolução dos valores importados da Argentina e exportados para a Argentina em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.7 Comércio com o México

#### 3.7.1 Exportação

As relações de venda de automóveis para o México tem uma característica curiosa. Estatisticamente nulos até 1996, os valores exportados para esse país vieram em uma crescente até 2005, quando atingiram a marca de US\$ 1,3 bilhões exportados. Esse número se manteve em 2006 e começou a despencar, chegando ao valor de US\$ 315 milhões em 2013, menor que o valor exportado em 2000, que foi de US\$ 500 milhões.

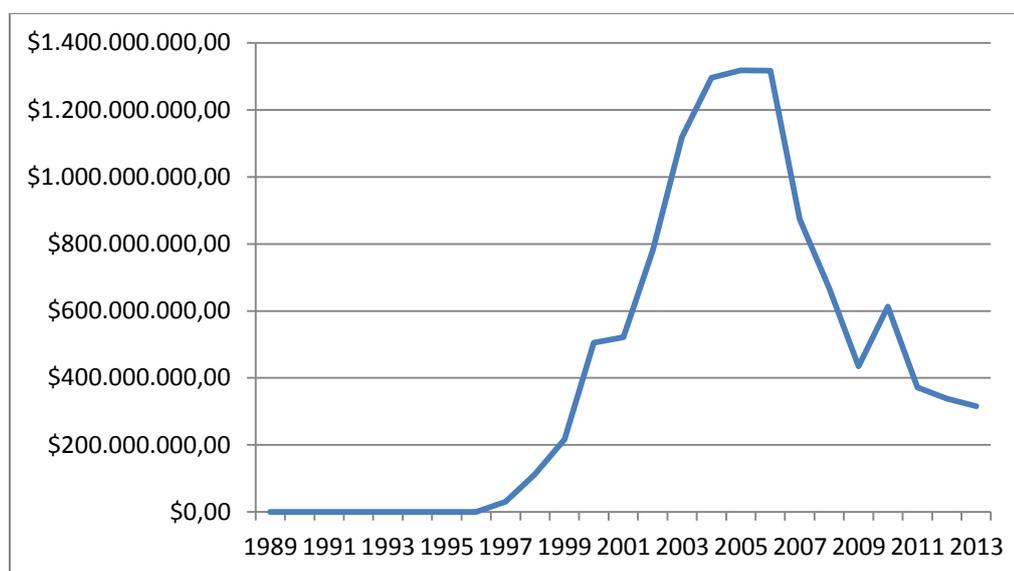


Gráfico 22 - Evolução do valor exportado para o México em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC.

Justapondo os gráficos 10 e 22 e fazendo os cálculos de porcentagem dos valores exportados em automóveis pelo Brasil que têm como destino final o México, vê-se que seu gráfico tem o formato de uma “montanha”. Veio crescendo quase que linearmente até 2003, quando chegou ao cume, sendo destino de 42,12% das exportações brasileiras. Entretanto, de 2004 a 2013 os valores relativos apenas decresceram, e em 2013 chegou à marca de somente 5,76%.

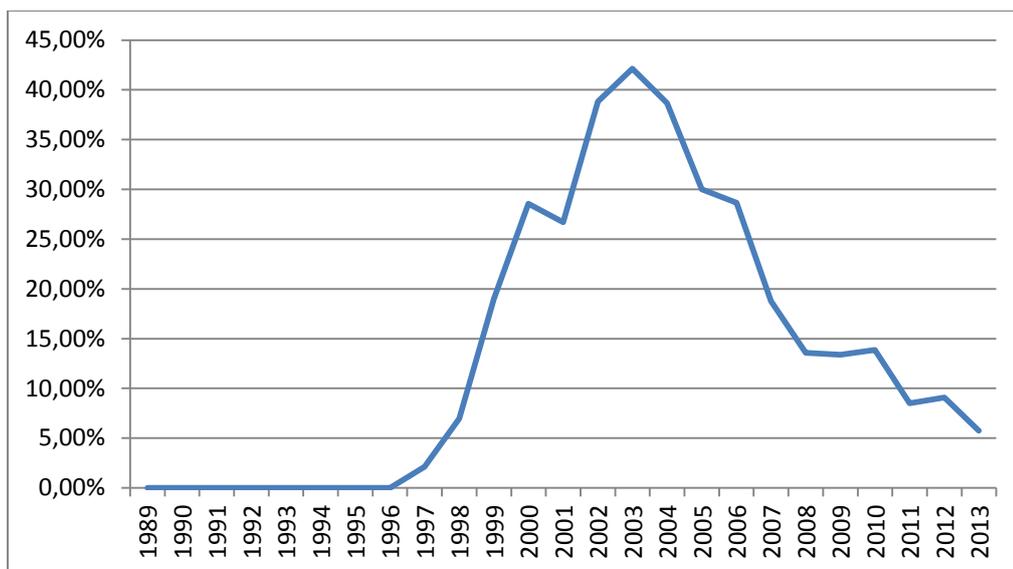


Gráfico 23 - Evolução da porcentagem do valor exportado para o México sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.7.2 Importação

A importação de automóveis mexicanos tem um gráfico simples. Importamos em 1997 US\$ 114 milhões, valor mais alto que nos oito anos seguintes, quando variou entre US\$ 3 milhões (1999) e US\$ 82 milhões (2001), não chegando a 8% do total importado pelo Brasil.

As compras brasileiras de automóveis mexicanos só foram aumentar em 2006, quando pela primeira vez ultrapassou a marca dos US\$ 300 milhões importados em um ano. Desde então o crescimento foi alto, pois importamos mais de US\$ 2,5 bilhões em 2012, superando em mais de sete vezes o valor exportado para aquele país em automóveis no mesmo ano. A quantidade de valor importado em 2013 teve uma redução de mais de US\$ 500 milhões, ficando em 1,9 bilhão, redução essa também explicada pela diferenciação de impostos entre automóveis nacionais e importados.

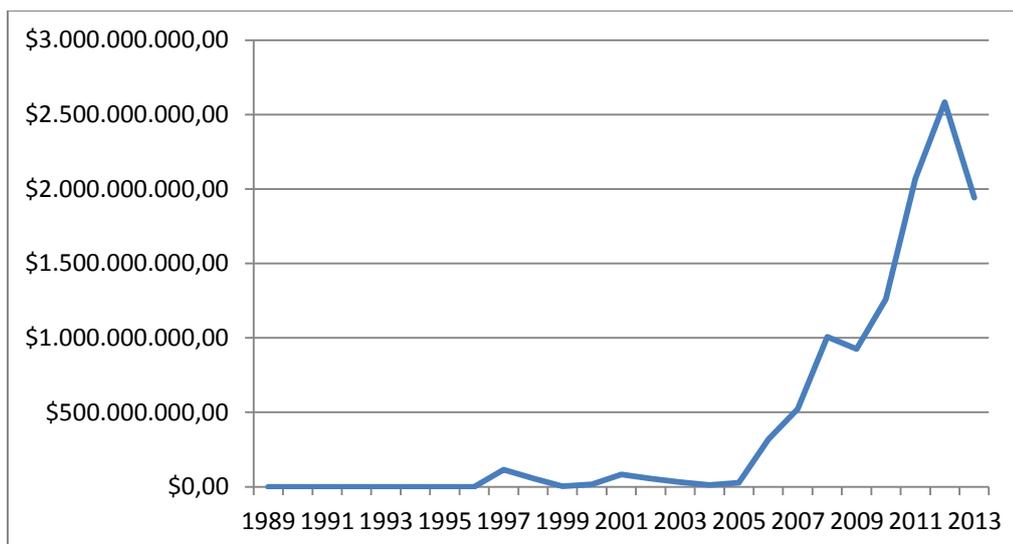


Gráfico 24 - Evolução do valor importado do México em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte: MDIC

Percentualmente, o México conseguiu atingir mais de 10% do *market share* de automóveis importados pela primeira vez em 2006, quando chegou a 16%. Antes disso esse país tinha conseguido ultrapassar a barreira dos 6% apenas uma vez, em 2002, com 7,51%.

Entre 2006 e 2011, o México teve entre 14% e 19% de *market share*, mas ultrapassou esse número em 2012, quando obteve 27,00% dos automóveis importados rodando no Brasil.

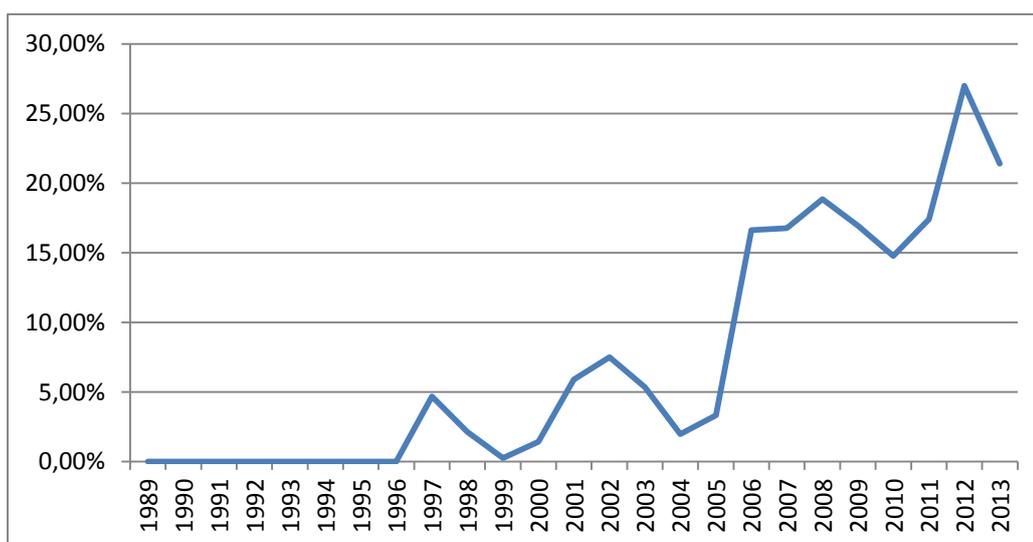


Gráfico 25 - Evolução da porcentagem do importado do México sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.7.3 Balança Comercial

A balança comercial de automóveis com o México é formada por extremos. O primeiro ano no qual fizemos comércio com esse país foi em 1994, quando exportamos US\$ 11 mil e não houve importação. Depois disso, houve dois anos sem comércio, retornando em 1997, quando tivemos grande *déficit*, importando 365% do valor exportado, que foi de US\$ 31 milhões (importamos US\$ 114 milhões).

Desde então houve uma queda no volume importado e um grande crescimento no volume exportado, e entre os anos de 1999 e 2005 houve apenas um ano em que o valor importado ultrapassou os 10% do valor exportado, que foi em 2001, com 15,86%. A partir de 2006 ocorreu o inverso: as exportações diminuíram e as importações aumentaram, chegando a 2012 com um grande *déficit*, pois o Brasil importou 762% do que exportou. No ano seguinte as exportações continuaram caindo, mas como houve grande diminuição no volume importado (de US\$ 2,5 bilhões para 1,9 bilhão), o percentual caiu para 615%.

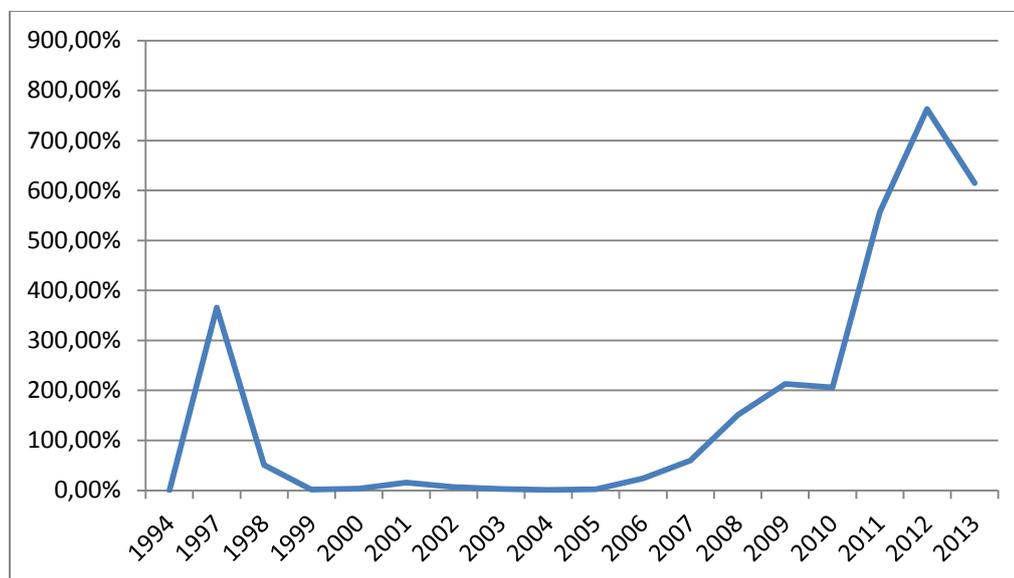


Gráfico 26 - Evolução da porcentagem do valor importado do México sobre o valor exportado para o México em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

Com o México também tivemos *déficit* somando os valores importados e exportados desde 1989. Enquanto exportamos US\$ 10,83 bilhões em automóveis para lá, importamos deles US\$ 11,028 bilhões, com *déficit* líquido de US\$ 198 milhões, portanto um *déficit* muito menor que o que temos com a Argentina.

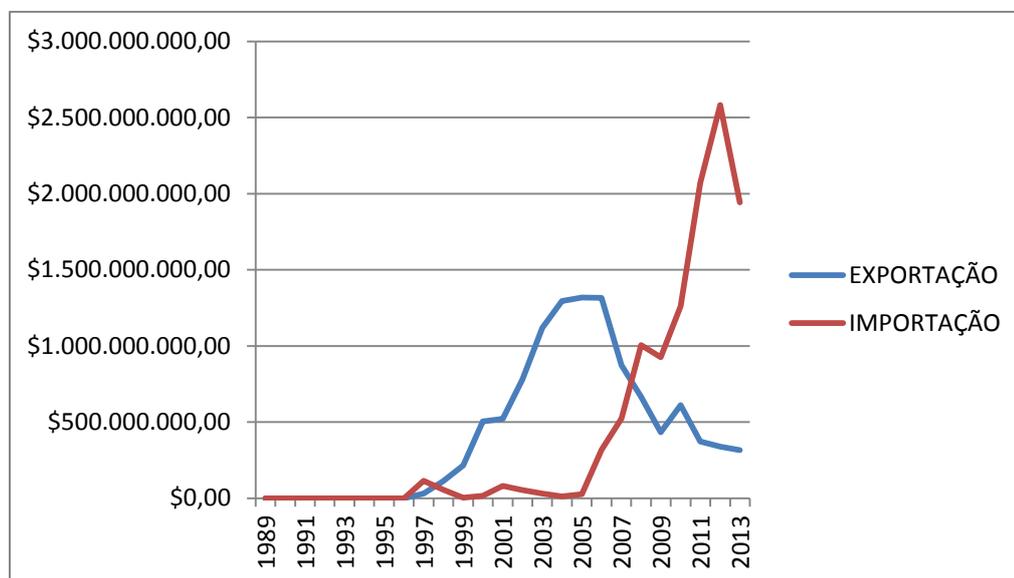


Gráfico 27 - Evolução dos valores importados do México e exportados para o México em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.8 Comércio com Argentina e México

Nesta seção, serão somados os valores de exportação e importação em automóveis do Brasil com o México e Argentina, para avaliar uma possível dependência brasileira desses mercados.

#### 3.8.1 Exportação

Entre 1989 e 1990, México e Argentina, somados, não chegavam a 6% dos destinos de nossas exportações de automóveis, número que mudou em 1991, quando 40% de nossas importações tiveram como destino um desses dois países. Em 1992, houve novo crescimento de exportações para esses países, chegando a 49,9%. Nos quatro anos seguintes, a porcentagem do valor exportado para esses mercados foi muito volátil, chegando a 14% em 1994, 60,25% em 1995 e 19,42% em 1996.

A partir de 1997, entretanto, a volatilidade diminuiu. A porcentagem foi aumentando ano a ano, com exceção de 2001, 2005, 2007 e 2010, que tiveram menos concentração nesses mercados que os anos imediatamente anteriores. Porém, a partir de 2010, houve aumento substancial da concentração das exportações brasileiras, pois em 2011 o valor bateu pela primeira vez a marca dos 90%, com 91,16%. Número que subiu nos anos seguintes e em 2013 chegou ao máximo de 93,26%, como mostrado no gráfico abaixo.

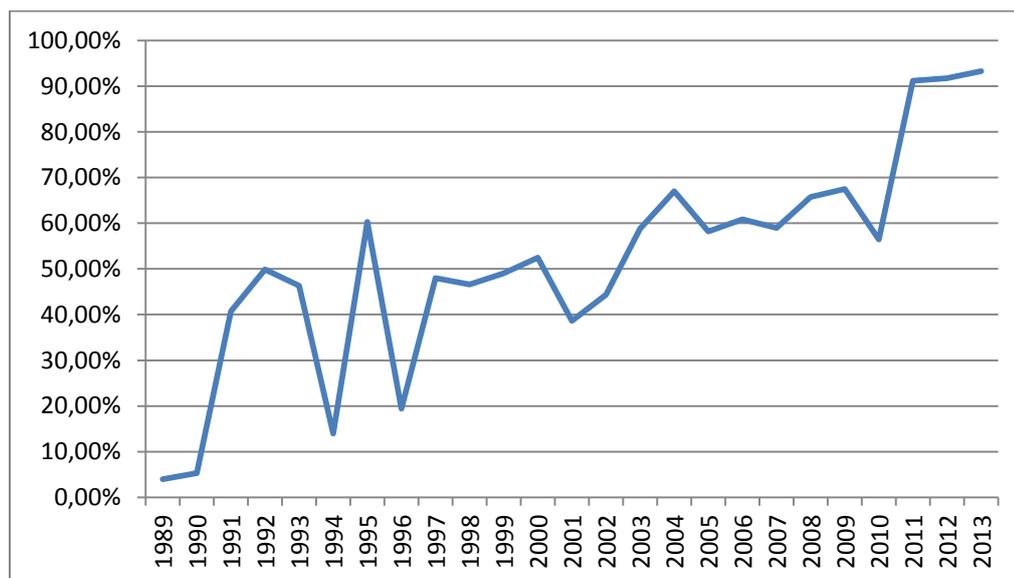


Gráfico 28 - Percentual dos valores exportados para a Argentina e México em automóveis sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.8.2 Importação

O primeiro ano em que o Brasil exportou algum automóvel de um desses países foi em 1994, quando importou da Argentina um total de 12,75% de nossas importações em automóveis. Em 1995 não houve compras de automóveis desses países e em 1996 elas representaram apenas 0,25%, novamente com comércio apenas com a Argentina. Porém a partir de 1997 nossas importações de Argentina e México aumentaram. Nesse ano 58,9% dos automóveis estrangeiros no Brasil proviam desses países. As compras desses países mantiveram-se entre os 49% e os 64% até 2002, pois em 2003 houve uma queda para 41,39%. Esse número voltou a subir em 2006, quando chegou a 62,43%. Desde então esse número

mantém-se mais ou menos estável, e em 2013 65,19% de nossas importações de automóveis vieram desses países.

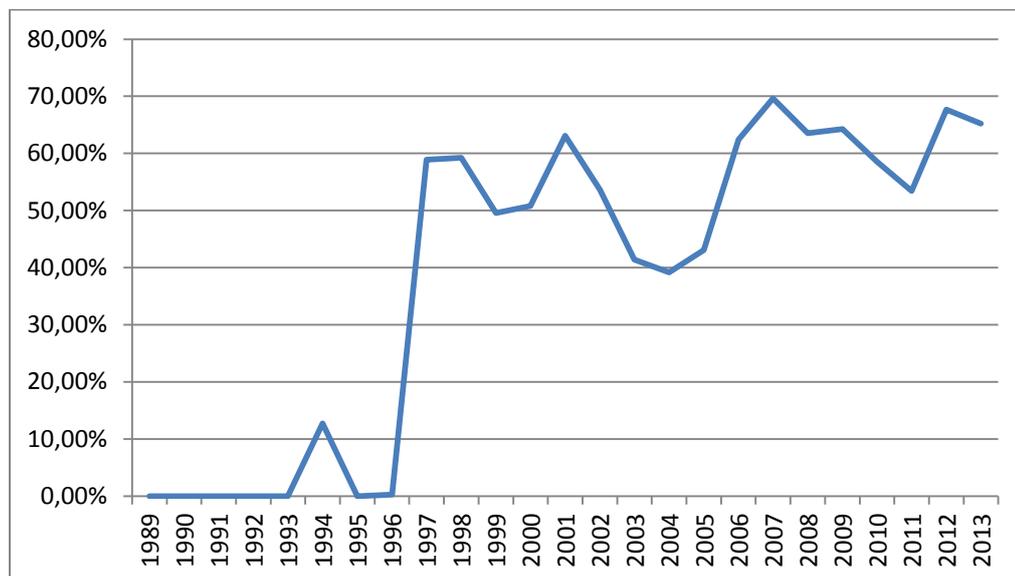


Gráfico 29 - Percentual dos valores importados de Argentina e México em automóveis sobre o total global em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.8.3 Balança Comercial

Desde 1989, exportamos para esses países US\$ 56,867 bilhões e deles importamos US\$ 67,113 bilhões. Portanto tivemos, até 2013, *déficit* de US\$ 10,245 bilhões, resultado muito preocupante, haja vista que as exportações para esses países representaram 93,26% de nossas exportações totais em automóveis, enquanto as importações desses países compreenderam 65,19% de nossas importações no último ano. Portanto, apesar de nossas exportações serem mais concentradas para México e Argentina do que as importações, ainda tivemos *déficit* no comércio com ambos.

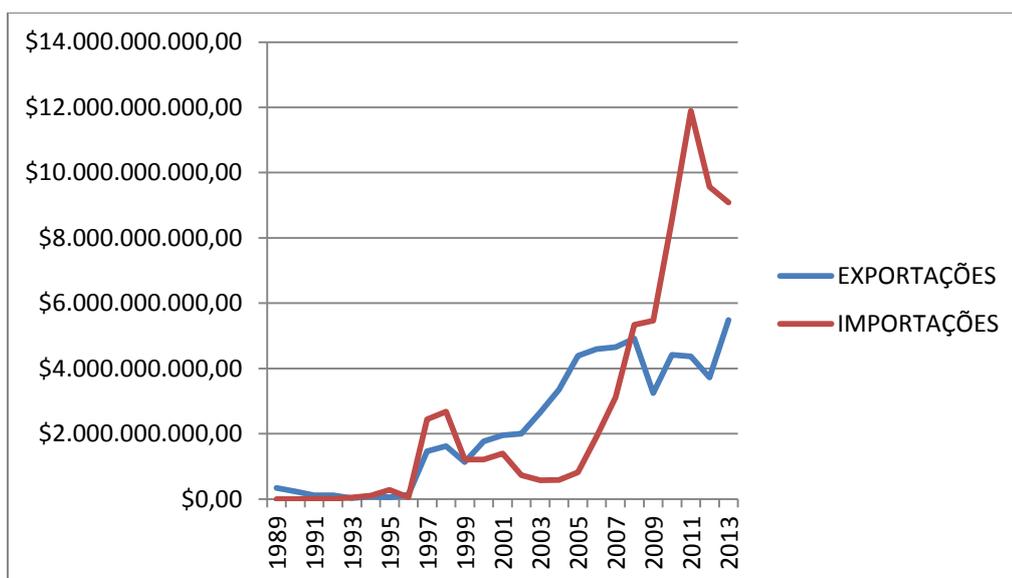


Gráfico 30 - Evolução dos valores importados de Argentina e México e exportados para Argentina e México em automóveis – 1989 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.9 Exportação para outros países

Como em 2013 as exportações de automóveis brasileiros foram 93,26% para México e Argentina, enquanto na década de 2000 esse valor variou entre 38,62% e 67,48%, resolvemos investigar alguns outros mercados nessa década para entender para onde iam os automóveis na década de 2000 que agora se concentram na Argentina e México. O período analisado de 1997 a 2013.

#### 3.9.1 Estados Unidos

Apenas 0,1% das exportações brasileiras em automóveis foi para os Estados Unidos em 1997. Esse número continuou irrisório nos dois anos seguintes, até que em 2000 a porcentagem chegou a 16,74%. Nos próximos dois anos o percentual continuou subindo, até chegar ao máximo de 31,51% em 2002, o máximo relativo e absoluto já exportado para lá. Em 2003, o valor caiu para 20,56%, último ano com mais de 10% exportados para lá.

Em 2004 o percentual foi para 6,38% e se manteve nesse nível por mais dois anos. Em 2007, o valor foi para 1,1% e desde 2008 a porcentagem de automóveis brasileiros exportados que vão para os Estados Unidos não chega a 1%.

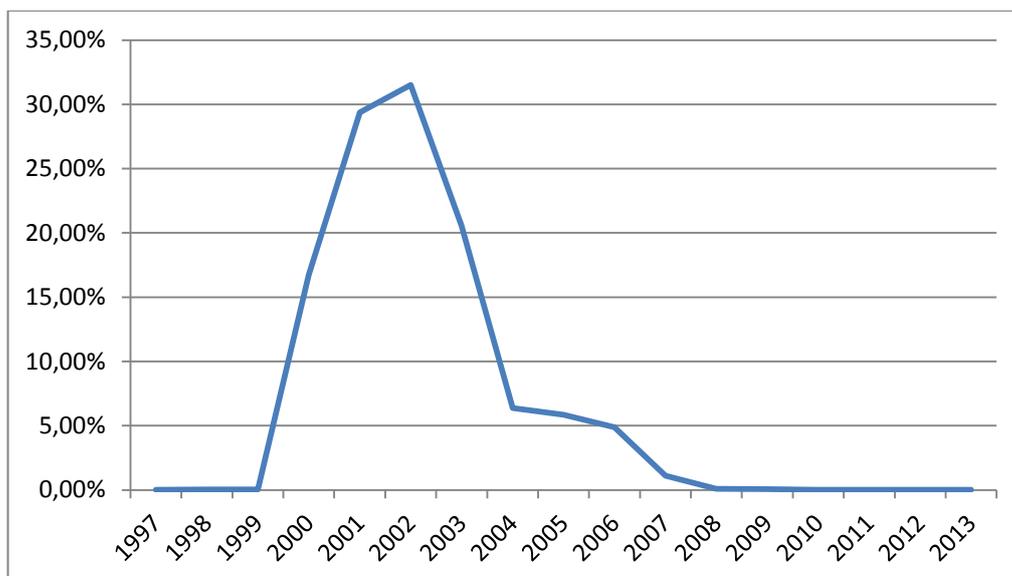


Gráfico 31 - Percentual dos valores exportados para os Estados Unidos em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.9.2 União Europeia

As exportações para a União Europeia foram mais fortes que as para os Estados Unidos. Em 1997 elas corresponderam a 19,97% do total, crescendo para 34,1% em 1998 e 35,93% em 1999. A partir de 2000 houve forte queda, chegando a 1,37% em 2002 e se mantendo abaixo dos 3% por mais dois anos consecutivos. Porém em 2005 as exportações relativas para a União Europeia voltaram a crescer, chegando a 14,72% nesse ano.

Em 2008, 21,44% dos automóveis exportados pelo Brasil iam para a União Europeia, mas depois disso esse percentual só caiu. Em 2010 foram 12,04%, em 2011, 2,2%, e em 2012 e 2013 esse valor foi menor que 0,1%.

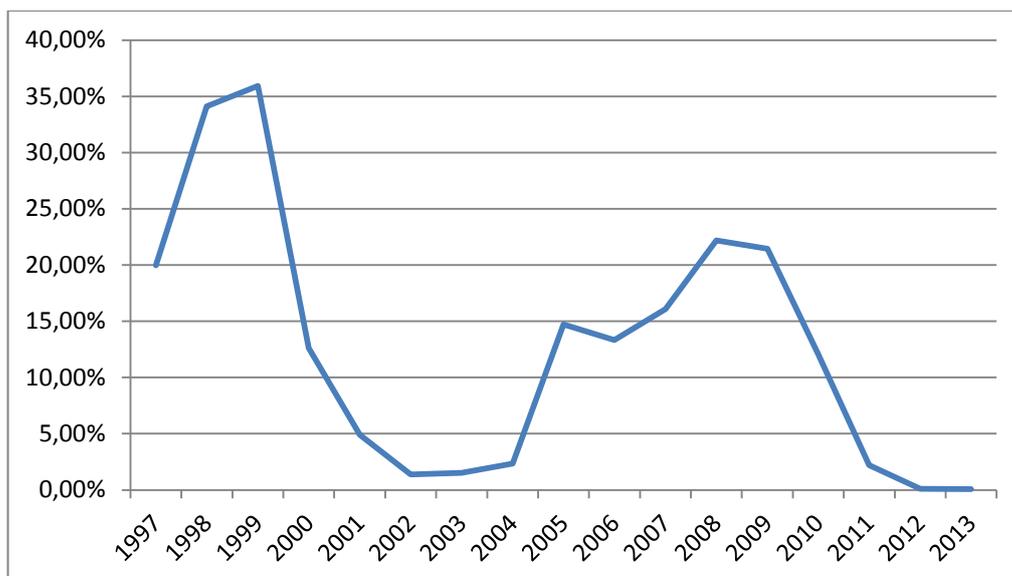


Gráfico 32 - Percentual dos valores exportados para a União Europeia em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.

Fonte dos dados originais: MDIC.

### 3.9.3 Mercosul (excluída a Argentina)

A exportação de automóveis para outros mercados do Mercosul, que não a Argentina, quase sempre foi baixa. Em 1997 era de 5,78% sobre o total, valor que foi decaindo até 2003, quando chegou ao mínimo de 0,48%. De 2004 a 2009, esse percentual foi subindo modestamente, chegando a 2009 com 2%.

O ano de 2010 foi o único em que os valores chegaram a dois dígitos, já que 24,78% das exportações brasileiras em automóveis foram para o Mercosul (menos a Argentina). No ano seguinte, o valor voltou para a faixa dos 2% e se manteve assim até 2013, quando o percentual foi de 2,36%.

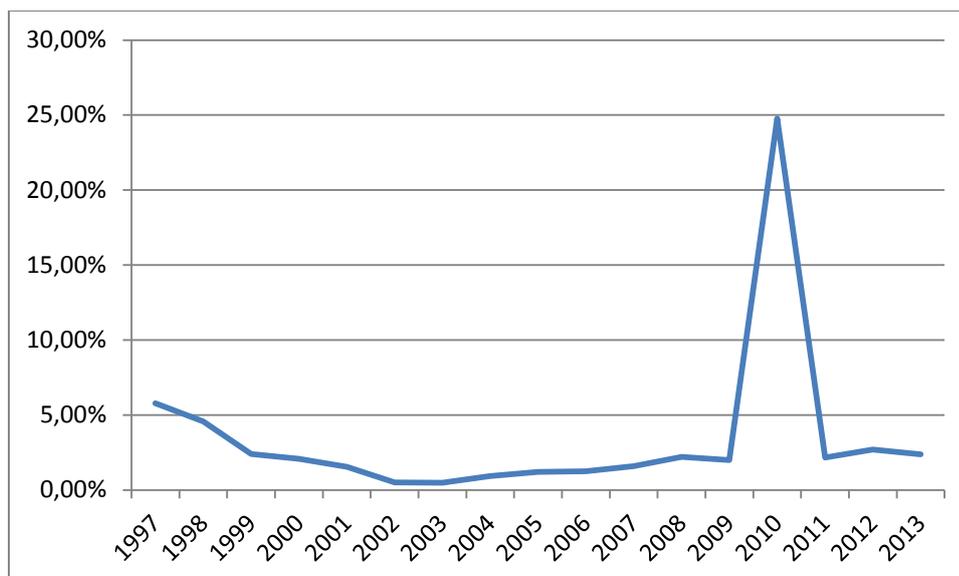


Gráfico 33 - Percentual dos valores exportados para o Mercosul (exceto a Argentina) em automóveis sobre o total global em automóveis – 1997 – 2013.

Fonte dos dados originais – MDIC.

### 3.10 Acordos Comerciais com México e Argentina

A indústria automobilística brasileira possui uma série de acordos comerciais que regulam o intercâmbio de veículos e máquinas autopropulsadas entre o Brasil e os demais países signatários. Nesta seção, estudaremos os acordos entre Brasil e Argentina e entre Brasil e México desde a década de 1990 até 2013.

Os acordos com a Argentina são no âmbito do Mercosul e têm como tônica um adiamento sucessivo da liberalização do comércio de automóveis entre os dois países, como previsto no Mercosul, basicamente por pressão da Argentina. Já os acordos com o México são ou bilaterais ou multilaterais entre o México e os Estados do Mercosul, sempre com vistas a facilitar o livre comércio de automóveis entre as partes.

#### 3.10.1 Brasil e Argentina

O Acordo de Complementação Econômica nº 014 (ACE 14), em vigência desde 20 de dezembro de 1990, definiu os termos do acordo comercial automotivo entre Brasil e Argentina. Este acordo foi regido pelo Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional, o qual foi internalizado no Brasil através do Decreto nº 4.510 de 11 de

dezembro de 2002, e cuja vigência teve extensão até 31 de dezembro de 2005, a partir do que entraria em vigor o comércio livre em 1º de janeiro de 2006.

O livre comércio não se confirmou e os Governos de Brasil e Argentina resolveram prorrogar os termos do 31º Protocolo. A prorrogação se deu primeiramente por 60 dias, através do 32º Protocolo Adicional e posteriormente até o final de junho de 2006, através do 33º Protocolo Adicional. Em junho de 2006, os Governos assinaram um acordo provisório, que teve vigência até 30/06/2008, por meio do 35º Protocolo Adicional.

O 38º PA, de junho de 2008, deixa sem efeito as disposições incluídas no 35º Protocolo Adicional e as substitui, postergando para 01/07/2013 o livre comércio. O 39º PA prorroga o 38º PA até 01 de janeiro de 2014.

### **Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 4.510 de 11/Dez/02, com vigência até 31/Dez/05, a partir do que entraria em vigor o comércio livre em 1º/Jan/06. Considerando o Tratado de Montevideu de 1980, que criou a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), o Acordo de Complementação Econômica nº 14, de 20/Dez/90 e as circunstâncias extraordinárias da economia argentina no ano 2001 que afetaram o fluxo do comércio bilateral de produtos do setor automotivo, define o Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral.

A Parte que se propuser a realizar o máximo das exportações acordado para cada ano compromete-se a importar, da outra Parte, pelo menos, o nível mínimo.

O quadro a seguir apresenta os Coeficientes de Desvio sobre as Exportações, permitidos para o período de 2001 a 2005.

<b>Ano</b>	<b>Exportação Máxima</b>	<b>Importação Mínima</b>	<b>Coeficiente de desvio sobre exportação</b>
2001	123	77	1,6
2002	133,3	66,7	2,0

2003	137,5	62,5	2,2
2004	141,2	58,8	2,4
2005	144,4	55,6	2,6
2006	COMÉRCIO LIVRE		

Fonte: Presidência da República

A partir de 1º de janeiro de 2006 o comércio de produtos automotivos entre as Partes não terá mais tarifas nem limitações quantitativas. Não existirá um limite máximo para as exportações de nenhuma das Partes, na medida em que sejam preservadas as proporções acordadas.

### **Trigésimo Segundo Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 5.663 de 9/Jan/06, com vigência até 28/Fev/06. O mercado livre não se confirmou e o 31º Protocolo Adicional foi prorrogado por 60 dias.

### **Trigésimo Terceiro Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 5.716 de 9/Mar/06, com vigência até 30/Jun/06. Durante o período compreendido entre 2 de março de 2006 até 30 de junho de 2006 serão mantidas as condições estabelecidas no Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional correspondentes ao ano de 2005.

### **Trigésimo Quinto Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 5.835 de 6/Jul/06, com vigência de 01/Jul/06 a 30/Jun/08 decide não renovar as disposições incluídas no Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional e suas prorrogações, operadas pelo Trigésimo Segundo e pelo Trigésimo Terceiro Protocolo, substituindo-as por um comércio com *flex* – também conhecido como Coeficiente de Desvio sobre as Exportações, que é a proporção máxima da relação exportação/importação entre os dois países num

ano – não superior a 1,95, não havendo um limite máximo para as exportações de nenhuma das Partes, desde que sejam respeitadas as relações acordadas.

### **Trigésimo Sexto Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 5.876 de 17/Ago/06, com vigência até 30/Jun/07, institui um regime específico de Certificação de Origem para os casos particulares em que se utilizam para exportação de ônibus as faturas comerciais correspondentes ao chassi e a carroceria.

### **Trigésimo Sétimo Protocolo Adicional**

Prorroga a vigência do Trigésimo Sexto Protocolo Adicional até 30/Jun/2008.

### **Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 6.500 de 02/Jul/08, com vigência de 01/Jul/08 até 30/Jun/14, decide deixar sem efeito as disposições incluídas no Trigésimo Quinto Protocolo Adicional, e seus complementares, Trigésimo Sexto e Trigésimo Sétimo Protocolos Adicionais e substituí-las por um comércio com *flex* não superior a 1,95, caso o comércio seja deficitário para a Argentina, e não superior a 2,5, caso o comércio seja deficitário para o Brasil, não havendo limite máximo para as exportações, desde que sejam respeitados os *flex* limites, sendo válido até 30/06/2013. Após essa data, haveria livre comércio entre as partes.

### **Trigésimo Nono Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 7131 de 17/Mar/10, prorroga o 38º Protocolo Adicional até 01/01/2014.

### **Quadragésimo Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 8.278 de 27/Jun/14, com vigência de 01/Jul/14 até 30/Jun/15, decide prorrogar a vigência do Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional de 1º de julho de 2014 a 30 de junho de 2015, com *flex* não superior a 1,5.

### **3.10.2 Brasil e México**

O Acordo de Complementação Econômica nº 55 (ACE 55), (Decreto Nº 4.458, de 5 de novembro de 2002), definiu os termos do acordo comercial automotivo entre os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai, da República Oriental do Uruguai e dos Estados Unidos Mexicanos, que visaram assentar as bases para o estabelecimento do livre comércio no setor automotivo e promover a integração e complementação produtiva de seus respectivos setores automotivos.

O ACE 55 foi firmado entre o México e cada País do Mercosul separadamente e vigorará até que seja substituído por um Acordo de Livre Comércio entre o MERCOSUL e o México.

#### **Primeiro Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 6.196 de 22/Ago/07, modifica o Artigo 5º do Acordo de Complementação Econômica Nº 55, celebrado entre o MERCOSUL e os Estados Unidos Mexicanos (ACE 55), passando as Partes a estabelecer o livre comércio dos produtos automotivos compreendidos nas letras a), b), e), f) e g) do Artigo 3o<sup>2</sup> de forma gradual, após um período de transição desde a entrada em vigor do ACE 55 até 30 de junho de 2011. Durante o período de transição previsto, as disposições estabelecidas nos Apêndices Bilaterais regularão o comércio entre as Partes Signatárias mencionadas em cada um deles, em matéria de acesso a mercados, preferências tarifárias e regulamentos técnicos.

No que se refere aos bens compreendidos nas letras c) e d) do Artigo 3o, (veículos de peso em carga máxima superior a 8.845 kg e ônibus) as Partes Contratantes estabelecerão o livre comércio desses bens, de forma gradual, após um período de transição desde a entrada em vigor do ACE 55 até 1o de julho de

---

<sup>2</sup> Os veículos ou produtos automotivos a que se refere o Artigo 3º do ACE 55 são:

- a) Automóveis
- b) Veículos de peso em carga máxima não superior a 8.845 kg;
- c) Veículos de peso em carga máxima superior a 8.845 kg;
- d) Ônibus;
- e) Carroçarias;
- f) Reboques e semi-reboques;
- g) Tratores agrícolas, ceifeiras, maquinaria agrícola e maquinaria rodoviária autopropulsadas;
- h) Autopeças.

2020. As Partes Contratantes acordarão, o mais tardar em 31 de dezembro de 2009, os programas, modalidades, quotas e prazos para o livre comércio dos bens compreendidos nas letras c) e d). Esse programa entrará em vigor o mais tardar em 1o de julho de 2010 e preverá um período máximo de 10 anos para a transição ao livre comércio, que poderá ser reduzido por acordo das Partes Contratantes

No que se refere aos bens compreendidos na letra h), (autopeças) do Artigo 3o, as Partes Contratantes estabelecerão o livre comércio desses bens, de forma gradual, após um período de transição desde a entrada em vigor deste Acordo até a data que acordem as Partes, uma vez que determinem a cobertura de tal letra. Durante o período de transição previsto neste parágrafo, as disposições estabelecidas nos Apêndices Bilaterais regularão o comércio entre as Partes Signatárias mencionadas em cada um deles, em matéria de acesso a mercados, preferências tarifárias e regulamentos técnicos.

### **Segundo Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 6.782 de 18/Fev/07 e firmado entre os Governos da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos Mexicanos incorpora outros produtos automotivos ao ACE 55 para entrada em vigor em 30 dias.

### **Quarto Protocolo Adicional**

Internalizado no Brasil através do Dec. 7.706 de 29/Mar/2012 e firmado entre os Governos da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos Mexicanos, as Partes acordam manter vigentes todas as disposições do Acordo, de seus Anexos e do Apêndice II “Sobre o Comércio no Setor Automotivo entre o Brasil e o México” do Acordo que não contrariem as disposições pactuadas neste Protocolo e entrada em vigor até 30/Mar/12.

Neste Protocolo, as partes outorgam, exclusivamente no que diz respeito aos veículos das alíneas a) e b) do Artigo 3º do ACE 55, de forma recíproca e temporária, por três anos, tarifa zero somente às quotas anuais de importação, nos termos indicados a seguir:

Período	Quotas anuais*
De 19 de março de 2012 a 18 de março de 2013	US\$ 1,450 bilhão (um bilhão, quatrocentos e cinqüenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América)
De 19 de março de 2013 a 18 de março de 2014	US\$ 1,560 bilhão (um bilhão, quinhentos e sessenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América)
De 19 de março de 2014 a 18 de março de 2015	US\$ 1,640 bilhão (um bilhão, seiscentos e quarenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América)
A partir de 19 de março de 2015	Livre comércio

\* Valor FOB.

Fonte: Presidência da República.

#### 4. CONCLUSÃO

Analisando a evolução das exportações e importações brasileiras, nota-se uma queda de mais de 20% na porcentagem das exportações brasileiras referentes a produtos manufaturados entre os anos de 2000 e 2013. Isso demonstra indícios de desindustrialização da economia brasileira, que parece sofrer da chamada doença holandesa, indo ao encontro da conclusão de Bacha (2013), com base da estimação de um modelo analítico. O conceito de desindustrialização que melhor parece se aplicar ao caso brasileiro é o da desindustrialização precoce, em detrimento da desindustrialização natural.

O ano 2000 é quando o Brasil começou a ter as exportações de automóveis mais concentradas para Argentina e México, como mostrado no Gráfico 28. Ou seja, a partir desse ano o Brasil começou a perder competitividade nos outros mercados internacionais. Esse ano também marca o começo do aumento dos preços das *commodities*, como mostrado nos Gráficos 3, 4 e 5, dando indícios que a “doença holandesa” decorreu do *boom* das *commodities*.

Apesar de o Brasil vir aumentando nos últimos anos o valor exportado em automóveis, esse crescimento é menos vigoroso que o crescimento das exportações de produtos manufaturados. Em 2013 o percentual de produtos manufaturados exportados pelo Brasil correspondentes a automóveis foi de 5,89%, contra 6,73% em 2005. Isso insinua que o setor automotivo colabora um pouco com a desindustrialização brasileira.

O Brasil desde a década de 1990 importa aproximadamente a mesma porcentagem em produtos manufaturados em relação ao total, com uma variação de menos de 10% entre os anos com percentual máximo e mínimo. Porém, apesar dos crescentes valores importados em automóveis ano a ano, o Brasil vem importando menos em automóveis, em termos percentuais.

Em relação ao comércio com Argentina e México, conclui-se que o Brasil tem forte dependência desses dois mercados, destino de mais de 93% das exportações brasileiras em automóveis em 2013. Mercados que há alguns anos tinham peso considerável em nossas exportações, como os Estados Unidos da América, a União Europeia e, mais modestamente, os demais países do Mercosul agora representam,

respectivamente 0,02%, 0,06% e 2,36% dos destinos de nossas exportações, reforçando a dependência brasileira dos mercados argentino e mexicano. Preocupa essa dependência, pois o Brasil perdeu mercados no qual estava consideravelmente presente em poucos anos.

Uma das possíveis causas dessa dependência, que demonstra baixa competitividade de nossos automóveis, é o protecionismo do governo brasileiro à indústria nacional, resultando em altas tarifas de importação. Isso estimula empresas a produzirem no Brasil, porém desincentiva o aumento do progresso tecnológico no setor, pois pode acomodar as empresas e fazer elas não investirem em pesquisa e desenvolvimento.

Além disso, a falta de acordos automotivos entre o Brasil e países fora do Mercosul ou da América Latina pode ter contribuído para essa dependência, pois enquanto outros países fazem acordos bilaterais, o Brasil direciona seus esforços apenas no comércio multilateral, como com o Mercosul ou com a Rodada de Doha, estagnada desde 2009, causando a forte concentração evidenciada.

Outro fator que demonstra a fragilidade da indústria automotiva brasileira é que, mesmo no comércio com Argentina e México, destino de mais de 93% de nossos automóveis, como citado anteriormente, importamos deles mais do que exportamos. Ou seja, temos déficit no comércio com nossos dois principais importadores, fato bastante preocupante.

Há também um motivo de apreensão quanto ao futuro das exportações brasileiras de automóveis, o *default* técnico no qual a Argentina entrou em julho de 2014. Apesar de “involuntário”, o calote dado pelo nosso principal parceiro no comércio automobilístico pode trazer consequências negativas para os negócios com o Brasil, podendo fazer diminuir bastante nossas exportações em automóveis.

Como este estudo apresenta um quadro geral do tema, não é possível tirar conclusões mais específicas, porém estudos futuros poderiam averiguar os detalhes da perda de competitividade dos automóveis brasileiros, que há pouco tempo eram amplamente exportados para os Estados Unidos e União Europeia, e que vêm se concentrando em dois mercados nos últimos anos.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, E.; BRUNO, M. e PIMENTEL, D. **Regime cambial e mudança estrutural na indústria de transformação brasileira: evidências para o período (1994-2008)**. *Revista de Economia Política*, v. **32**, n. 3, p. 424-444, 2012.

ARGENTINA. Acuerdo de Complementacion Economica nº 14 suscrito entre la Republica Argentina y la Republica Federativa del Brasil. Trigésimo Séptimo Protocolo Adicional.

ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL – AEB. **Radiografia do Comércio Exterior Brasileiro: Passado, Presente e Futuro**, 2012.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**, 2013.

BACHA, E. **Bonança externa e desindustrialização: uma análise do período 2005-2011**. *O Futuro da Indústria no Brasil*, 2013.

BONELLI, R., PESSOA, S. e MATOS, S. **Desindustrialização no Brasil: fatos e interpretações**. *O Futuro da Indústria no Brasil*, 2013.

BRASIL. Decreto n. 4.458, de 5 de novembro de 2002. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 55, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai, da República Oriental do Uruguai e dos Estados Unidos Mexicanos, de 27 de setembro de 2002.

BRASIL. Decreto n. 4.510, de 11 de Dezembro de 2002. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, de 11 de novembro de 2002.

BRASIL. Decreto n. 5.663, de 9 de janeiro de 2006. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, de 29 de dezembro de 2005.

BRASIL. Decreto n. 5.716, de 9 de março de 2006. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Terceiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, de 1º de março de 2006.

BRASIL. Decreto n. 5.835, de 6 de julho de 2006. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Quinto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, de 28 de junho de 2006.

BRASIL. Decreto n. 5.876, de 17 de agosto de 2006. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Sexto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, de 17 de agosto de 2006.

BRASIL. Decreto n. 6.196, de 22 de agosto de 2007. Dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 55, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai, da República Oriental do Uruguai (Estados Partes do MERCOSUL) e dos Estados Unidos Mexicanos, de 10 de julho de 2007.

BRASIL. Decreto n. 6.500, de 2 de julho de 2008. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, relativo ao Acordo sobre a Política Automotiva Comum.

BRASIL. Decreto n. 6.782, de 18 de fevereiro de 2009. Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº 55, firmado entre os Governos da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos Mexicanos.

BRASIL. Decreto n. 7.131, de 17 de março de 2010. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Nono Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, assinado entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Argentina, em 3 de março de 2010.

BRASIL. Decreto n. 8.278, de 27 de junho de 2014. Dispõe sobre a execução do Quadragésimo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14 (40PA-ACE14), assinado entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, de 11 de junho de 2014.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Existe doença holandesa no Brasil?** *Anais do IV Fórum de Economia de São Paulo*, Fundação Getúlio Vargas: São Paulo, 2008.

CANO, W. **A desindustrialização no Brasil.** *Economia e Sociedade*, v. 21, Número Especial, p. 831-851, 2012.

CARVALHO, M. e SILVA, C. **Mudanças na pauta das exportações agrícolas brasileiras.** *Revista de Economia e Sociologia Rural*, v. 46, n. 1, p. 53-73, 2008.

CORRÊA DO LAGO, L. A. **A Retomada do Crescimento e as Distorções do “Milagre”:** 1967-1973, in Abreu, M. P. (org). *A Ordem do Progresso*, Rio de Janeiro: Editora Campus (Cap.10), 1990

GONÇALVES, R. **Competitividade internacional e integração regional: A hipótese da inserção regressiva**, in Gonçalves, R. *O Brasil e o Comércio Internacional. Transformações e Perspectivas*, São Paulo, Ed. Contexto, 2000.

MARCONI, N. e ROCHA, M. **Taxa de câmbio, comércio exterior e desindustrialização precoce – o caso brasileiro.** *Economia e Sociedade*, v. 21, Número Especial, p. 853-888, 2012.

MÉXICO. Acuerdo de Complementación Económica nº 55. Celebrado entre el Mercosur y los Estados Unidos Mexicanos. Cuarto Protocolo Adicional al Apéndice II “Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre Brasil y México”, el 21 de marzo 2012.

NASSIF, A. **Há evidências de desindustrialização no Brasil?** *Revista de Economia Política*, v. 28, n. 1, p. 72-96, 2008.

OREIRO, J. L. e FEIJÓ, C. A. **Desindustrialização: conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro.** *Revista de Economia Política*, v. 30, n. 2, p. 219-232, 2010.

PALMA, G. **Quatro fontes de desindustrialização e um novo conceito de doença holandesa.** *Conferência de Industrialização, Desindustrialização e Desenvolvimento, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo*, 2005.

SONAGLIO, C. M.; ZAMBERLAN, C. O.; LIMA, J. E. e CAMPOS, A. C. **Evidências de desindustrialização no Brasil: uma análise com dados em painel.** *Economia Aplicada*, v. **14**, n. 4, p. 347-372, 2010.

SUZIGAN, W. e FURTADO, J. **Política Industrial e Desenvolvimento.** *Revista de Economia Política*, v. **26**, n. 2, p. 163-185, 2006.

TREGENNA, F. **Characterizing deindustrialization: an analysis of changes in manufacturing employment and output internationally.** *Cambridge Journal of Economics*, vol. **33**, 2009.

VELOSO, F. A., VILLELA, A. e GIAMBIAGI, F. **Determinantes do “Milagre” Econômico Brasileiro (1968-1973): Uma Análise Empírica.** *Revista Brasileira de Economia*, v. **62(2)**, 2008.