



**INSTITUTO DE ESTUDOS PARA O
DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL**

**VEÍCULOS E AUTOPEÇAS: O DINAMISMO
DO MERCADO INTERNO E AS IMPORTAÇÕES**

AGOSTO/2011

Conselho do IEDI

Abraham Kasinski <i>Sócio Emérito</i>	José Antonio Fernandes Martins
Amarílio Proença de Macêdo	José Roberto Ermírio de Moraes
Andrea Matarazzo	Josué Christiano Gomes da Silva
Antonio Marcos Moraes Barros	Laércio José de Lucena Cosentino
Benjamin Steinbruch	Lirio Albino Parisotto
Carlos Antônio Tilkian	Luiz Alberto Garcia
Carlos Eduardo Sanchez	Marcelo Bahia Odebrecht
Carlos Francisco Ribeiro Jereissati	Murilo Pinto de Oliveira Ferreira
Carlos Mariani Bittencourt	Olavo Monteiro de Carvalho
Carlos Pires Oliveira Dias	Paulo Guilherme Aguiar Cunha
Claudio Bardella	Pedro Eberhardt
Daniel Feffer <i>Vice-Presidente</i>	Pedro Franco Piva
Décio da Silva	Pedro Grendene Bartelle
Eugênio Emílio Staub	Pedro Luiz Barreiros Passos <i>Presidente</i>
Flávio Gurgel Rocha	Robert Max Mangels
Frederico Fleury Curado <i>Vice-Presidente</i>	Rubens Ometto Silveira Mello
Ivo Rosset	Salo Davi Seibel <i>Vice-Presidente</i>
Ivony Brochmann Ioschpe	Victório Carlos De Marchi
Jacks Rabinovich	Wilson Brumer
Jorge Gerdau Johannpeter	

Hugo Miguel Etchenique
Membro Colaborador

Paulo Diederichsen Villares
Membro Colaborador

Paulo Francini
Membro Colaborador

Roberto Caiuby Vidigal
Membro Colaborador

VEÍCULOS E AUTOPEÇAS: O DINAMISMO DO MERCADO INTERNO E AS IMPORTAÇÕES¹

Principais Conclusões e Sugestões.....	1
Introdução.....	3
Veículos e Autopeças: O Dinamismo do Mercado Brasileiro	5
Vetores do Dinamismo do Mercado Interno	9
Produção Doméstica <i>versus</i> Importação na Dinâmica do Mercado Consumidor de Veículos	11
O Comércio Exterior Brasileiro de Automóveis e de Autopeças.....	15
As Importações de Automóveis e Autopeças: Origens do Fornecimento.....	18

¹ Trabalho preparado por Haroldo Silva, professor do UniÁtalo.

VEÍCULOS E AUTOPEÇAS: O DINAMISMO DO MERCADO INTERNO E AS IMPORTAÇÕES

Principais Conclusões e Sugestões

O mercado consumidor doméstico de veículos e autopeças teve excepcional crescimento no período 2005-2010. Em 2005, o total de veículos licenciados no Brasil foi de 1,7 milhão, chegando a 3,5 milhões em 2010. Isto é, a demanda interna aumentou em 1,8 milhões de veículos anuais, mais do que dobrando desde o início do período considerado. As razões para esse desempenho são várias. Mas, dois vetores, em especial, ajudam a explicar grande parcela desse novo patamar. São eles: o aumento real da massa de rendimentos e o crescimento do crédito, sobretudo para a aquisição de bens duráveis, como os automóveis. Como cabe notar, o mercado externo teve fraca performance para o produto brasileiro, com o encolhimento de 30% das exportações no mesmo período, em grande medida, devido à grande crise internacional de 2008.

Para atender a esse novo e dinâmico mercado interno, a oferta foi ampliada. Sempre com base os anos de 2005 e 2010, de um lado a produção nacional aumentou 75% e, de outro, as importações (em número de veículos importados licenciados) tiveram alta de 650%, saindo de 88 mil para 660 mil veículos. Com isso, a participação dos importados no licenciamento total, que era de apenas 5%, passou a ser de quase 19%, com tendência de alta, pois no primeiro semestre de 2011 essa parcela já alcançou 22,4%.

É ilustrativo avaliar o quanto o veículo importado vem absorvendo o crescimento do mercado interno consumidor ao longo do período. Na média dos cinco anos do *boom* do mercado automobilístico brasileiro – 2006 a 2010 –, quando o consumo interno anual de veículos cresceu em 1,8 milhões unidades, 31,8% desse aumento foi satisfeito pelo produto importado. Trata-se de um índice alto, mas sua evolução nos anos do pós-crise é muito mais impressionante. Em 2006 e em 2007, a importação respondeu por um quarto do crescimento do mercado interno, avançando para 28,1% no ano seguinte. Vale observar que o complemento desses percentuais corresponde à absorção pelo produto produzido no país, ou seja, cerca de 75% em 2006 e 2007 e 72% em 2008.

Já, no ano de 2009, o atendimento pelo produto estrangeiro do crescimento do mercado interno chegou a 35,4% e a 45,8% em 2010, com redução correspondente no atendimento da demanda interna pelo produto nacional para 65% e 54%, respectivamente, nesses dois anos. Isso significa que, na margem, o peso do produto importado em 2010 já praticamente equivalia ao da produção doméstica no mercado automobilístico nacional. Esses números indicam com clareza o quanto o quadro de produção interno *versus* importação está sendo alterado no período recente. Ademais, o futuro indica que a tendência é a de uma ainda maior penetração do produto automobilístico estrangeiro, pois no comparativo dos seis primeiros meses de 2011, o importado absorveu nada menos do que 68% do crescimento do mercado brasileiro, correspondendo a apenas 32% a absorção pelo veículo nacional.

A importação traz benefícios relevantes ao consumidor porque diversifica as opções de consumo, atua como incentivo para a redução de preços e para a melhora da qualidade do produto doméstico e é fator de atração de futuros investimentos de novos fabricantes. O lado negativo reside na velocidade do processo em que o produto do exterior vai sobrepujando o nacional, o que é reflexo não apenas de um contexto internacional em que o mercado brasileiro desponta como um dos mais dinâmicos em todo o mundo – e por isso é alvo de estratégias agressivas por parte de empresas internacionais –, mas que espelha também um déficit crescente de competitividade da produção realizada no Brasil, o que precisa ser corrigido de forma urgente.

A maior penetração do veículo e da autopeça importado no mercado brasileiro também foi observada em outros estudos. A FIESP, por exemplo, identificou, por meio do coeficiente de importação (CI), que no primeiro trimestre de 2006 os veículos importados abasteciam 7,5% do mercado, mas que passaram a representar 18,4%, no mesmo período de 2011. A mesma dinâmica do CI se repete nas autopeças, embora menos acentuadamente, uma vez que saíram de 9,3% para 11,4%, em igual base de comparação.

Contrapartida disso, a balança comercial do setor aprofunda seu déficit anualmente. Em 2010, as importações de automóveis e comerciais leves superaram as exportações, segundo a ANFAVEA, em US\$ 4,9 bilhões e no que se refere às autopeças, de acordo com a ABIPEÇAS/SINDIPEÇAS, o déficit foi de US\$ 3,5 bilhões naquele mesmo ano. Um déficit conjunto superior a US\$ 8 bilhões é o resultado.

Nesse processo, todos os fornecedores estrangeiros ganharam, o que para eles foi importante no contexto global em que o mercado automobilístico no pós-crise mundial não recuperou o seu anterior crescimento. As principais conquistas no mercado brasileiro, até o momento, foram contabilizadas pela Argentina e pela Ásia, sobretudo pela Coreia do Sul. A China vem tendo presença crescente, mas ainda desponta muito mais como potencial do que como realidade.

Reverter essa tendência e fazer com que o desempenho do mercado interno volte a favorecer o investimento, a produção e emprego doméstico desta que é uma das mais longas e dinâmicas cadeias de produção é importante como instrumento para que a economia, a indústria e os serviços cresçam mais no Brasil. Existem opções. Aprimorar os instrumentos de apoio à atividade inovativa é condição necessária para que a indústria automotiva brasileira possa concorrer globalmente e, ao mesmo tempo, não perca participação relativa no seu próprio mercado. Mas há que se considerar, além disso, as assimetrias competitivas resultantes do ambiente econômico do País (em áreas como câmbio, tributação e custo de capital), razão pela qual o estímulo à inovação tecnológica dever ser ainda maior no Brasil, quando comparado ao que fazem os concorrentes internacionais.

Para concluir, a indústria automobilística brasileira passa por um momento repleto de desafios, mas também com muitas oportunidades. De fato, o mercado local é crescente. Mas, o que está em jogo é quem irá abastecê-lo. Indubitavelmente, essa escolha passa também pela política industrial que vier – ou não – a ser adotada. Estimular a inovação no setor é um caminho que pode, de uma só vez, trazer mais competitividade tanto internamente como abrir mercados externos aos veículos e autopeças do País.

Introdução

Depois de décadas de muita instabilidade macroeconômica e de severas restrições nas contas externas, algumas das principais razões pelas quais os ciclos de prosperidade acabavam sendo alternados com outros de forte recessão, o Brasil passou a experimentar, mais recentemente, seguidos anos de alta no PIB. Outro ponto que distingue a economia brasileira no período recente é que, a despeito de grande parcela dos países desenvolvidos ainda não ter conseguido trazer suas economias aos níveis pré-crise financeira internacional, o Brasil – que sofreu menos seus efeitos – segue a mesma direção dos outros emergentes, apresentando boas projeções de expansão econômica. Em resumo, de um lado, o Brasil entrou depois na crise e, de outro, saiu antes. Em rigor, muitos elementos concorreram para essa rápida recuperação, porém a criação de um mercado interno amplo e diversificado ajudou decisivamente nesse processo.

Atualmente, os sinais do bom momento da economia nacional são vários, mas um deles é inequívoco: o volume de vendas do comércio varejista, o qual cresceu, de 2003 até maio de 2011, 80%, segundo dados do IBGE. Embora essa ampliação reflita todos os ramos do varejo, alguns tiveram desempenho muito superior à média do comércio. É exatamente esse o caso do segmento de veículos, motos, partes e peças, cujas vendas, no mesmo período, elevaram-se 146%, um crescimento excepcional.

Vale frisar, um mercado com essa dinâmica é extremamente raro no atual contexto global, no qual parte dos países centrais permanece com suas economias em ritmo lento e elevados níveis de desemprego para seus padrões históricos. Com efeito, segundo estimativas recentes do Fundo Monetário Internacional (FMI), as economias desenvolvidas devem apresentar um crescimento de aproximadamente 2,4% neste ano. O Brasil, por outro lado, ainda de acordo com o FMI, terá um PIB 4,5% maior em 2011.

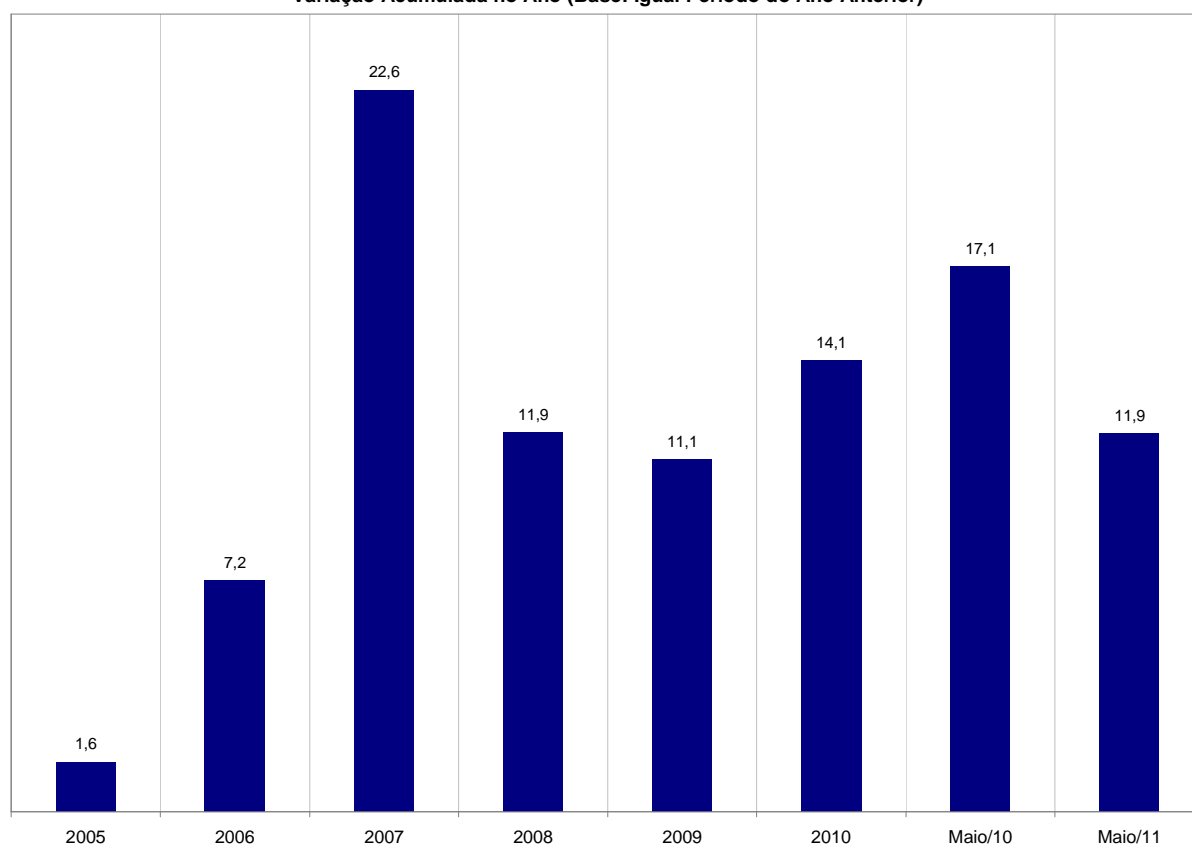
Diante dessa conjuntura, o mercado interno brasileiro de veículos, motos, partes e peças manteve, no acumulado dos cinco primeiros meses de 2011, sua trajetória, conquistada nos últimos anos, com alta de 11,86% frente a igual período do ano anterior. No comparativo maio de 2011, contra maio de 2010, o crescimento chegou a 25,94%, sempre de acordo com o IBGE.

De forma mais pormenorizada, é possível observar que o agregado do setor aumentou em média seu volume de vendas, de 2005 até 2010, em mais de 11% ao ano. Note-se que, mesmo nos anos nos quais a crise financeira mais trouxe reflexos – 2008 e 2009 –, o comércio varejista do segmento registrou elevação de dois dígitos (11,88% e 11,05%, nesta ordem). Em toda a série, o menor crescimento foi no ano de 2005, com alta de 1,56% perante 2004; o maior foi em 2007, com 22,61% de expansão, frente ao ano anterior.

Como se vê, existem razões para otimismo. Porém, esse momento favorável não pode servir de pretexto para que medidas urgentes sejam proteladas, até mesmo porque a tônica das economias de mercado é a certeza de ciclos de crescimento e de retração. Não obstante, embora o País esteja atravessando um bom momento refletido no crescimento do PIB e na

expansão das vendas do varejo, isso, por si só, não quer dizer que a produção doméstica seja favorecida em mesma medida. Além disso, existem outras preocupações, que serão abordadas adiante neste trabalho. Verdadeiramente, o que se sabe é que o mercado brasileiro é alvo comercial dos vários países produtores de veículos e peças que viram seus principais compradores retraírem fortemente sua demanda.

Comércio Varejista: Índice de Volume de Vendas de Veículos, Motos, Partes e Peças (Brasil) -
Variação Acumulada no Ano (Base: Igual Período do Ano Anterior)



Fonte: ANFAVEA.

Diante do que foi acima exposto, não há dúvidas de que o mercado interno brasileiro de veículos cresce a taxas bastante expressivas. As razões para essa expansão estão centradas, não de forma exclusiva, contudo, fundamentalmente, em dois vetores: i) a elevação do crédito em relação ao PIB, sobretudo para a aquisição de automóveis; e ii) a alta da massa total de salários, fruto do aumento real dos rendimentos do trabalho e do maior número de empregados, cada vez mais no mercado formal.

No entanto, uma das principais questões que se pretende investigar é: quem está se apropriando desse *boom* pelo qual passa o mercado consumidor brasileiro de automóveis: a indústria nacional ou os produtores internacionais? Dessa maneira, os objetivos primordiais desse trabalho são: i) descrever o dinamismo do mercado interno de automóveis e de autopeças; ii) analisar o comércio internacional desses segmentos; e iii) observar a participação dos produtos nacionais e dos importados nesse contexto.

Veículos e Autopeças: O Dinamismo do Mercado Brasileiro

O setor automobilístico é bastante importante para a economia do Brasil desde os anos 1960. Sempre de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), consolidados no anuário 2010 (números relativos a 2009), a participação do setor no PIB industrial e do País é de 23% e 5%, nesta ordem. Contempla um complexo de 4,9 mil empresas entre fabricantes de automóveis, autopeças e concessionárias em todo o território nacional. Atualmente a indústria tem capacidade instalada para a produção anual de 4,3 milhões de veículos. Os investimentos alcançaram US\$ 2,7 bilhões, naquele ano. O total de empregos diretos supera os 124 mil trabalhadores. Por fim, o faturamento foi de US\$ 68,2 bilhões. A frota circulante brasileira já é de 25,9 milhões de veículos de passeio. Somados aos outros automotores, o total ultrapassa 32,5 milhões. Com efeito, o País tem 5,9 habitantes por veículo, conforme os últimos dados disponíveis; em 2000, esse número era de 8,4 habitantes por veículo.

No elo relativo à produção de autopeças, os números também são expressivos. Registros da ABIPEÇAS/SINDIPEÇAS, do ano de 2010, dão conta de um faturamento de US\$ 49,7 bilhões. Os investimentos alcançaram US\$ 702 milhões e o total de trabalhadores do setor chegou a 224,6 mil.

Diante dessa perspectiva é que se demonstra a importância de analisar esse elo da indústria de transformação que tem, dentre outras características, a capacidade de difundir seus resultados (positivos, ou não) para outros segmentos industriais e para a sociedade de uma forma geral. Basta lembrar que, no Brasil, a carga de tributos nos veículos sobre seu preço final é – em média – de 30,4%. Comparativamente falando, esse mesmo valor chega a 16,4% na França; 16% na Alemanha; 13,8% na Espanha; 9,1% no Japão; e, 6,1% nos Estados Unidos.

Desde 2003, ano após ano, o número carros fabricados no País aumenta. No ano de 2010, com 3,4 milhões de unidades, sendo quase 90% deles no modelo *flex* (que funcionam tanto com gasolina como com álcool, em qualquer proporção desses combustíveis), a produção de veículos foi 98% superior ao dado de 2003. No mesmo período, as vendas totais cresceram 99,6%. De outro lado, as vendas externas subiram 43,5% em 2010 quando confrontadas a 2003. No que se refere às vendas para o mercado interno – o que demonstra o inequívoco dinamismo do País, em especial neste segmento – elas avançaram 122,4%, diante da mesma base de comparação.

Muito embora a análise dos dados da ANFAVEA permita assegurar que, de fato, o mercado automobilístico brasileiro atravessa um momento bastante favorável, isso não significa dizer que a indústria nacional de automóveis esteja se apropriando dessa conjuntura benigna, propiciada por vários fatores, sendo dois deles bem específicos: de um lado, houve a melhoria da renda disponível, por conta do aumento da massa real de salários; de outro, ocorreu a expansão do crédito para a aquisição de bens, inclusive automóveis.

É importante ressaltar que, em termos mundiais, o Brasil é o 6º maior produtor de veículos, com 5% de participação na fabricação global. A China é líder, o Japão fica em 2º, os Estados Unidos em 3º, com a Alemanha e a Coreia do Sul nas demais posições. Naquilo que se refere às vendas, no mercado interno brasileiro, elas quintuplicaram, desde 1990, quando foram comercializadas 712 mil unidades.

Brasil: Produção, Exportação e Licenciamentos – Autoveículos (Em Unidades)

Período	Produção de Autoveículos Montados	Var(%) = Base Período anterior	Exportação de Autoveículos Montados	Var(%) = Base Período anterior	Licenciamentos Total	Var(%) = Base Período anterior
2005	2.357.763	-	724.163	-	1.714.644	-
2006	2.403.680	1,9%	634.498	-12,4%	1.928.151	12,5%
2007	2.825.221	17,5%	634.562	0,0%	2.471.336	28,2%
2008	3.050.226	8,0%	568.582	-10,4%	2.820.350	14,1%
2009	3.075.441	0,8%	368.023	-35,3%	3.141.240	11,4%
2010	3.381.724	10,0%	502.560	36,6%	3.515.064	11,9%
1º Sem. 2010	1.644.071	-	242.611	-	1.579.695	-
1º Sem. 2011	1.767.764	7,5%	249.419	2,8%	1.737.217	10,0%

Fonte: ANFAVEA.

Os dados deixam claro o dinamismo do mercado interno brasileiro de veículos. Os licenciamentos – uma *proxy* do mercado consumidor doméstico de veículos – aumentaram em todo o período em análise, desde 2005 até o acumulado de janeiro a junho de 2011. Em números absolutos, o País expandiu seu mercado, que era de 1,74 milhão de veículos em 2005, para mais de 3,5 milhões em 2010. Isso equivale dizer que a demanda interna de automóveis mais do que dobrou em um espaço de cinco anos, com alta de exatos 105%. Tendência que se manteve no primeiro semestre de 2011, uma vez que os licenciamentos cresceram 10%, *vis-à-vis* igual período do ano passado.

De outro lado, a produção de veículos teve um desempenho bem mais modesto do que os licenciamentos do período em estudo. Em 2005, o Brasil produziu 2,3 milhões de unidades. No ano de 2010, houve a fabricação de 3,3 milhões de veículos. Com efeito, registrou-se uma alta total, entre os anos, de 43,4%. Nada desprezível. Contudo, menos do que a metade da taxa de desempenho do mercado local.

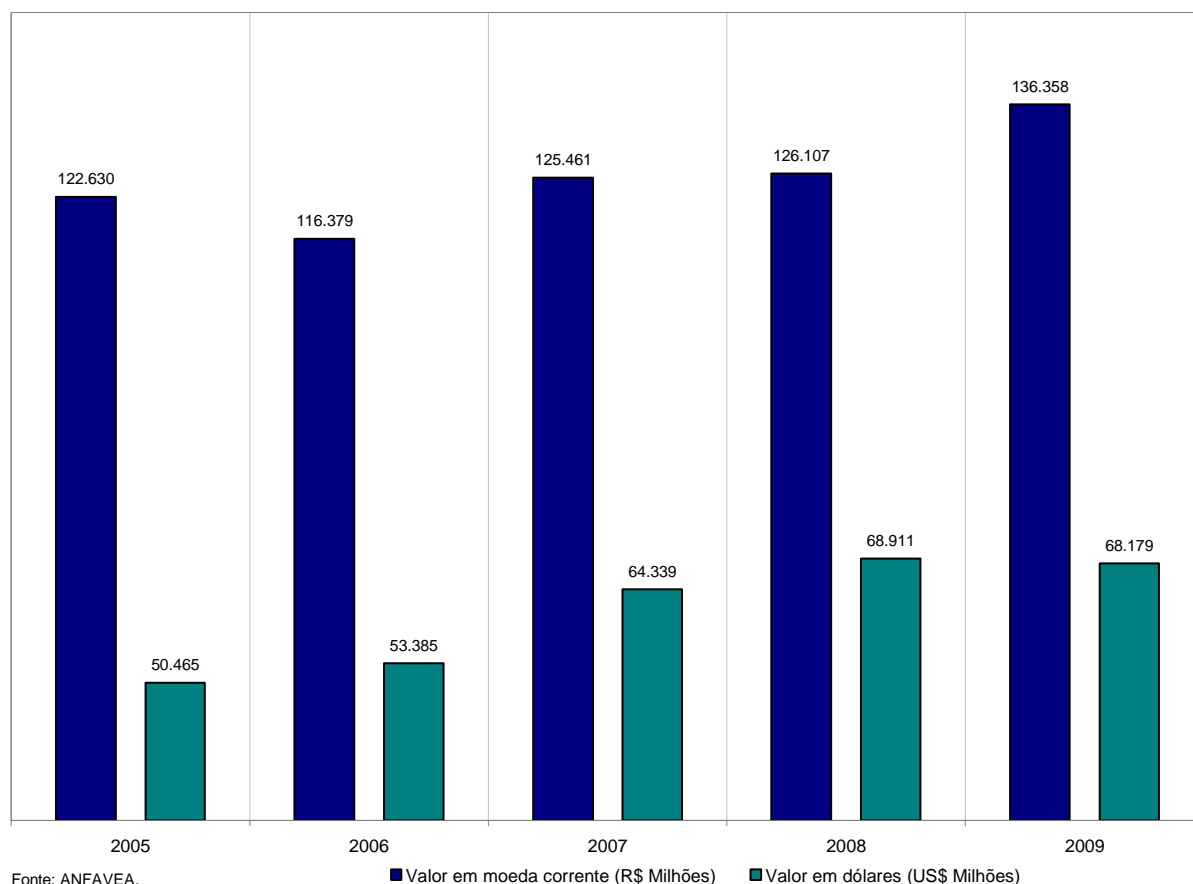
No que concerne às exportações, houve retrocesso. Do total de 724 mil unidades exportadas em 2005, passou-se a apenas 502 mil, em 2010, com queda de 30,6%. O destaque negativo aqui é o ano de 2009, quando ocorreu um recuo de 35,3% no total de unidades exportadas diante do ano imediatamente anterior. Isto é, a crise financeira internacional afetou em cheio as exportações do Brasil relativas aos veículos automotores.

Com vistas a tentar reconquistar parcela do mercado externo e, paralelamente, melhorar a competitividade internamente, as entidades empresariais representativas diretas do setor automobilístico entregaram recentemente ao governo brasileiro estudo que demonstra a necessidade de estímulos ao investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação, como ocorre em países concorrentes. A sustentabilidade está nos planos do setor automotivo, mas depende de fomento. O desenvolvimento de novos materiais à base de vegetais, como sisal e bambu podem, por exemplo, substituir insumos transformados a partir do petróleo, mas precisam de financiamento. De acordo com representantes do setor, a última inovação de ruptura brasileira foi o carro *flex*, muito importante, porém é preciso bem mais para concorrer mundialmente.

Complementarmente, cabe notar que: i) o mercado brasileiro de automóveis passa por um momento particularmente favorável com forte demanda interna e crescimento de dois dígitos,

ano após ano; ii) a produção de automóveis internamente não tem registrado o mesmo dinamismo. Embora não tenha apresentado recuo no período estudado, as taxas de crescimento do volume de produção são bem inferiores às da demanda doméstica por veículos; iii) as exportações, por sua vez, claudicaram nesse período, sem perspectiva evidente de recuperação; e, por último, uma inferência; iv) para atender à alta na procura doméstica, as importações são crescentes e a participação do veículo estrangeiro no mercado brasileiro é cada vez maior.

Faturamento Líquido do Setor de Automóveis (Milhões R\$/US\$)



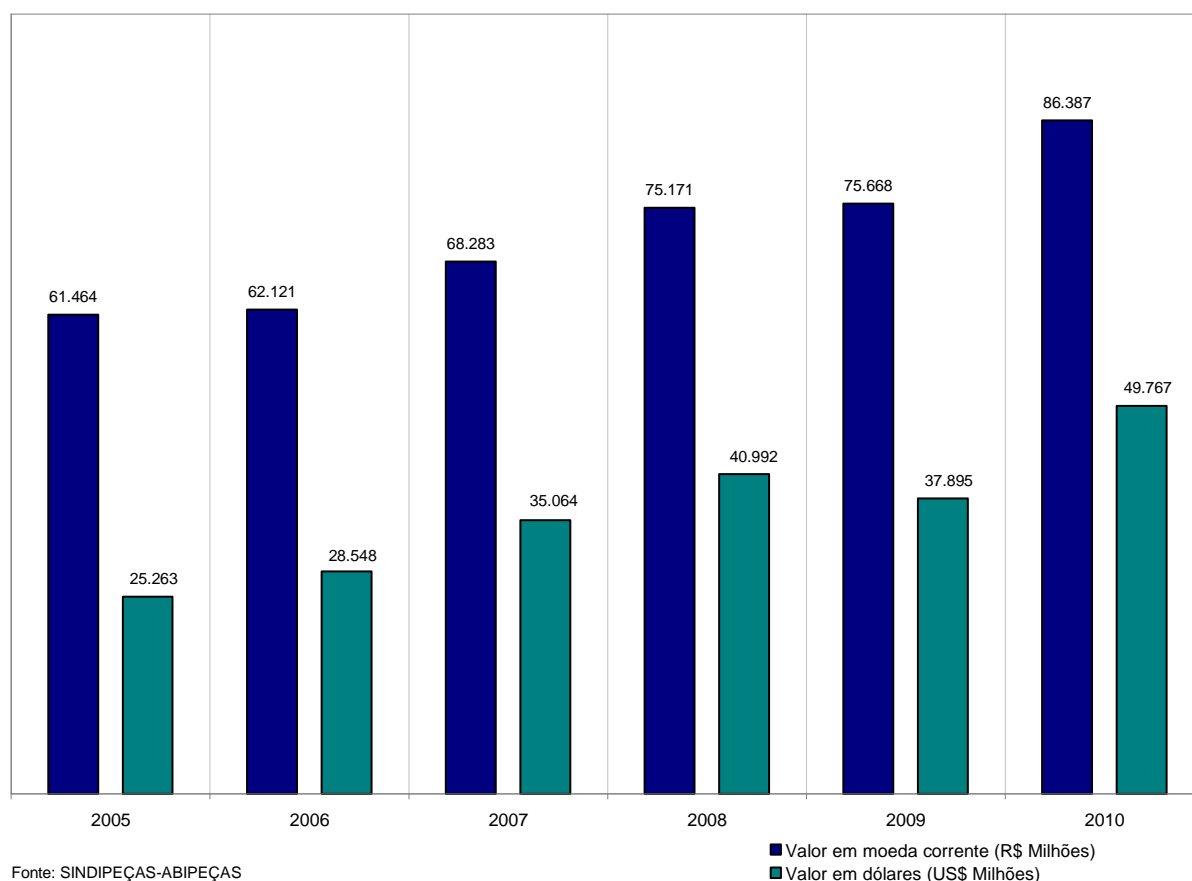
A forte demanda doméstica trouxe reflexos positivos às empresas do setor automotivo instaladas no País. A receita do segmento de automóveis cresceu, tanto em dólares quanto em reais, em todos os anos, desde 2005. Em 2009 – último dado disponível –, o faturamento em dólares foi de 68 bilhões, valor equivalente a 136 bilhões em reais. Portanto, é importante ressaltar que na moeda americana a elevação da receita bruta foi, proporcionalmente, superior ao visto na moeda doméstica, o que decorre também da valorização do real no período. Enquanto o faturamento em reais subiu 11%, no comparativo 2005/2009, no mesmo intervalo, a alta em dólares chegou a 35%.

Note-se que, em 2009, ocorreu um pequeno regresso de 1,1% no faturamento – observado em dólares, em relação ao ano imediatamente anterior. É importante sublinhar que essa queda só

não foi maior devido ao desempenho do mercado interno, que cresceu durante todo o período estudado. Dito de outro modo, a queda no faturamento do setor deve-se exclusivamente à redução das exportações, que sofreram com dois vetores adversos e concorrentes para esse resultado: a) valorização do real (e conseqüente desvalorização do dólar); e b) retração dos mercados compradores externos, por conta da crise financeira internacional.

Na mesma linha, o setor de autopeças contabilizou expansão em sua receita. O faturamento do setor quase duplicou: em termos absolutos, saltou de US\$ 25,2 bilhões em 2005 para mais de US\$ 49,7 bilhões em 2010 – uma alta de 97%. Em reais, o faturamento também subiu, mas numa proporção bem mais moderada: 40,5%. Evidentemente, uma mais vez, a apreciação da moeda brasileira frente ao dólar é a responsável pela grande distância entre as taxas de crescimento do faturamento em dólar e em reais.

Faturamento do Setor de Autopeças (Milhões R\$/US\$)



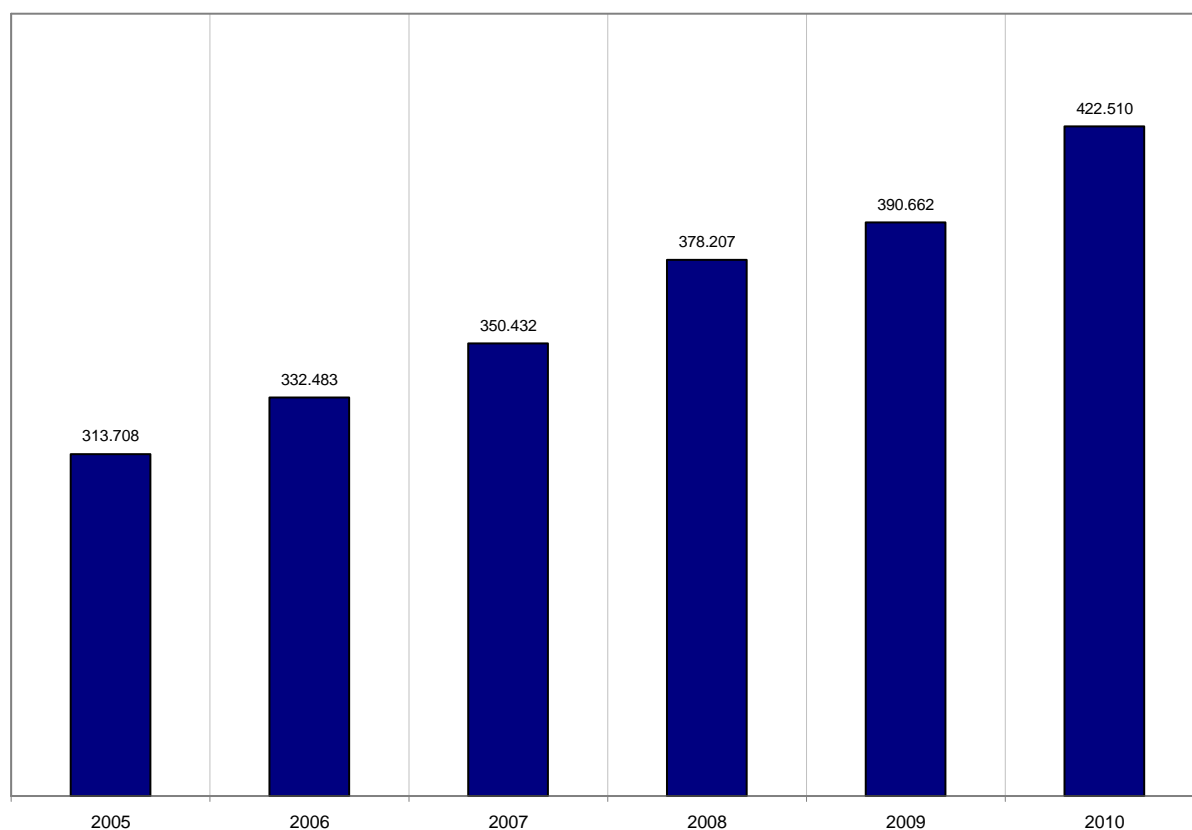
A crise vivida entre 2008/2009 não afetou significativamente o setor de autopeças. Corrobora a tese o fato de que, em nenhum dos anos analisados, houve recuo no resultado, medido pelo faturamento do segmento em reais. Isto é, o mercado interno em moeda local manteve preços e quantidades negociados, com relativa estabilidade, mesmo diante da perturbação causada pela crise. Nesse caso, porém, em dólares a queda registrada alcançou 8%, fruto, sobretudo, da taxa média de câmbio do período que subiu expressivamente.

Vetores do Dinamismo do Mercado Interno

Nos últimos anos, por conta de políticas públicas e da melhora dos termos de troca que favoreceram produtos cujo Brasil é provedor internacional, o padrão de vida dos brasileiros melhorou e, diante disso, várias foram as transformações no consumo de bens e serviços do País. Milhões de consumidores novos foram adicionados ao mercado e, com eles, o Brasil começou a experimentar – de forma mais veloz – mobilidade e ascensão social, acompanhadas de aspirações materiais superiores, até então não vislumbradas por grande parte da população. A ocorrência desse *boom* carrega consigo alguns simbolismos, como casa própria, computadores pessoais, carro novo, crédito e emprego com carteira assinada.

A massa de rendimentos no Brasil subiu de forma significativa no período 2005-2010. De fato, em 2005, eram R\$ 313 bilhões e, em 2010, superou R\$ 422 bilhões, contabilizando uma alta de 35% no período. No intervalo pesquisado, o único momento no qual a taxa anual de crescimento da massa de salário foi inferior a 5% se deu entre a passagem de 2008 para 2009, com apenas 3,3%. No entanto, de 2009 para 2010 a elevação foi acima dos 8%.

**Massa de Rendimentos Real Efetiva
de Todos os Trabalhos a Preços de Maio/11 (R\$ Bilhões)**

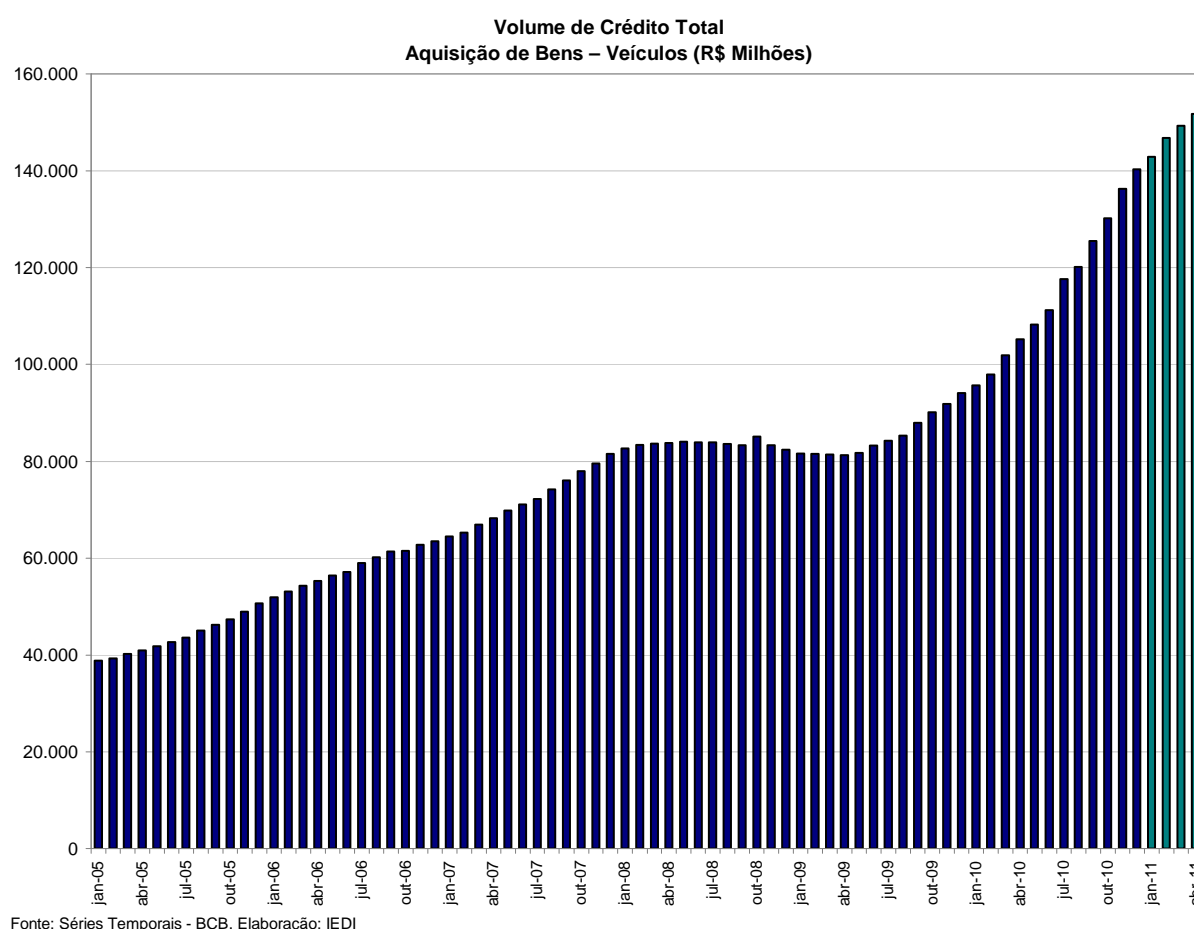


Fonte: IBGE.

Esse movimento de expansão dos rendimentos reais tem outras importantes implicações. Além de permitir o acesso a mais bens e serviços que podem ser comprados, normalmente, à vista, uma maior massa de salários também possibilita a aquisição de vários outros que dependem sobremaneira de financiamentos, por conta do maior valor unitário deles. É exatamente esse o caso dos automóveis, assim como é, do mesmo modo, o caso de outros bens duráveis e, sobretudo, dos imóveis.

Como resultado da maior renda disponível para consumo, prazos mais longos e ascensão de nova camada de renda média – que incorporou mais 30 milhões de pessoas nos últimos cinco anos – grande parcela da população passou a ter acesso a bens duráveis de maior valor agregado. Dito de outra maneira, essa transformação impulsionou diversos setores da economia e, um deles, indubitavelmente, foi o comércio de veículos e, por conseguinte, de autopeças, dentre outros, principalmente porque a prestação menor para aquisição de veículos passou a caber no bolso do brasileiro.

Os números do crédito, exclusivamente para o setor automotivo, são representativos, pois crescem desde 2005 de forma bem mais acelerada, fundamentalmente depois de meados de 2009. O volume de crédito total para aquisição de bens, exclusivamente para o financiamento de veículos, saltou de cerca de R\$ 40 bilhões em janeiro de 2005 para quase R\$ 150 bilhões em abril de 2011. Em termos percentuais, representa uma expansão de aproximadamente 275% nesse período. Sem dúvida, um desempenho ímpar na história recente do País.



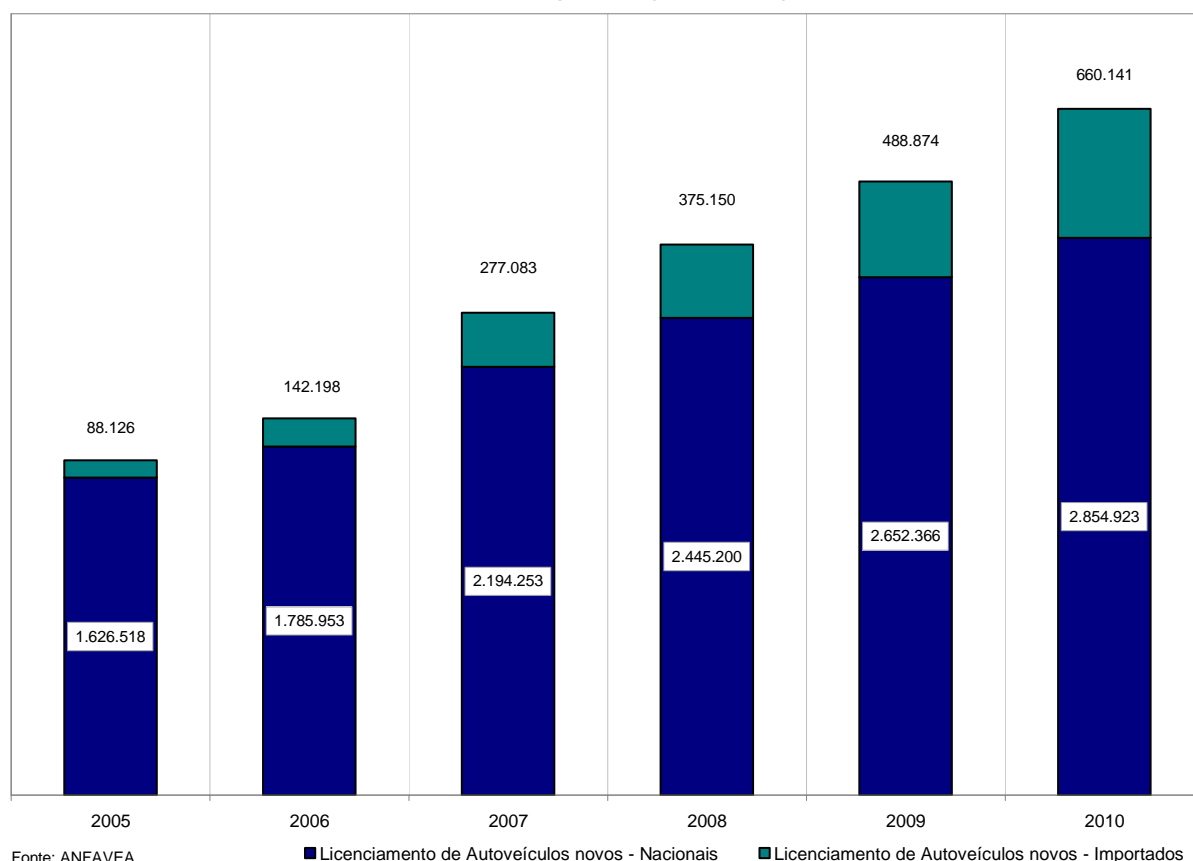
Muito embora o crédito destinado ao financiamento de automóveis tenha crescido de forma excepcional, a inadimplência manteve-se controlada, sem sobressaltos, não obstante indique leve alta recentemente – fruto, sobretudo, do aumento dos juros e do aperto no crédito resultantes das medidas macroprudenciais impostas desde o final do ano passado. Entretanto, a razão fundamental para sua permanência em níveis dentro das expectativas do sistema financeiro é a de que o avanço do crédito tenha acompanhado o aumento de renda disponível. Essa correlação possibilita uma maior oferta de recursos para financiamento, uma vez que, a despeito do endividamento do consumidor crescer, seus rendimentos aumentaram em proporção semelhante, mitigando, dessa maneira, a possibilidade de formação de bolhas.

Produção Doméstica *versus* Importação na Dinâmica do Mercado Consumidor de Veículos

Como evidenciado anteriormente, o mercado brasileiro de veículos cresceu muito e de forma consistente nos últimos anos. Números consolidados de 2010 registraram um mercado consumidor local de 3,5 milhões de veículos licenciados. Em 2005, eram pouco mais 1,7 milhões de licenciamentos. Uma alta percentual de mais de 105%. Há, inclusive, a expectativa de que esse mercado chegue a 6 milhões de veículos em 2020, segundo cálculos da ANFAVEA, noticiados pela imprensa. Dito de outro modo, esse mercado dobrou de tamanho, no período em foco e deve se expandir ainda mais.

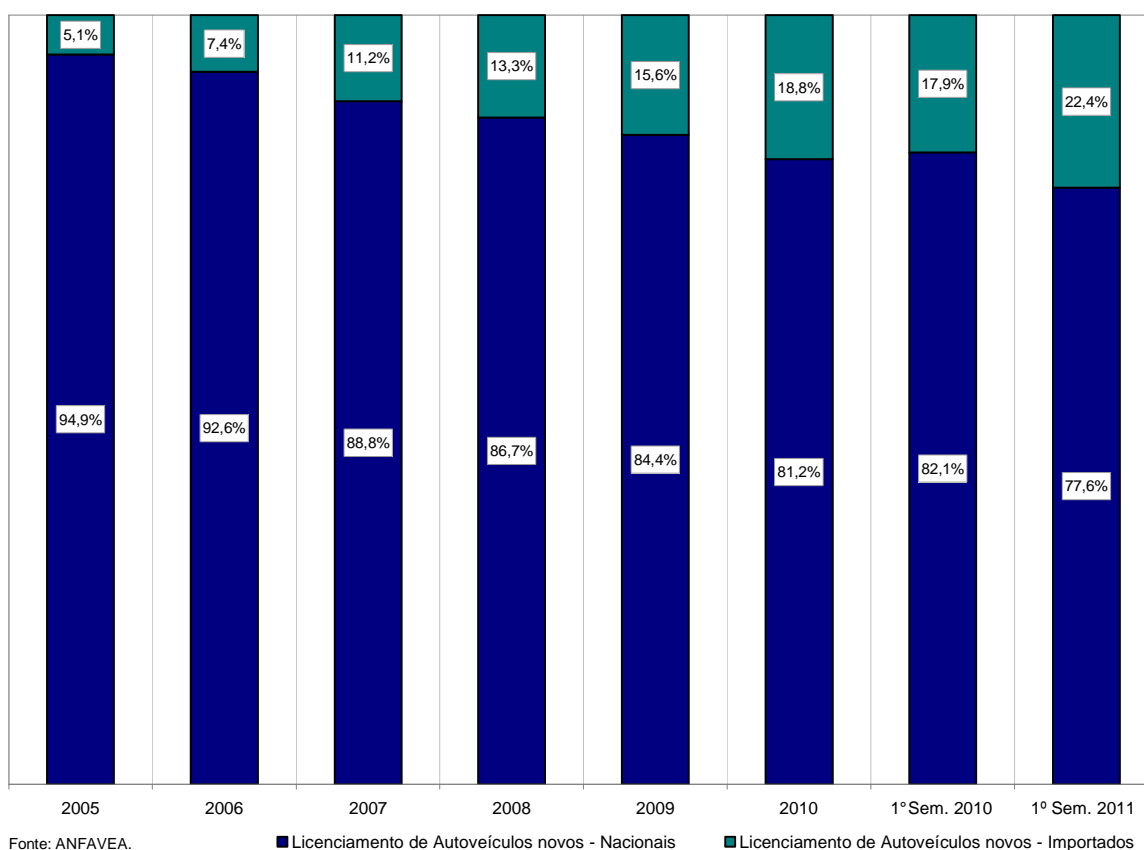
A análise mais apurada, contudo, expõe fatos importantes na comparação entre 2005 e 2010: i) o licenciamento de veículos produzidos no Brasil cresceu 75%, alta anual média de 12%; e ii) o total de veículos licenciados de origem estrangeira aumentou 650%, diante da mesma base. Isto é, em seis anos, o licenciamento de veículos importados teve uma taxa de crescimento média de cerca de 50% ao ano. Na margem, contudo, chama à atenção a passagem do ano de 2006 para 2007, quando a alta do importado foi de 95%, em termos de unidades licenciadas. No mesmo período, o veículo nacional expandiu-se a uma taxa de 23%.

Licenciamentos de Autoveículos Novos
Nacionais e Importados (Em Unidades)

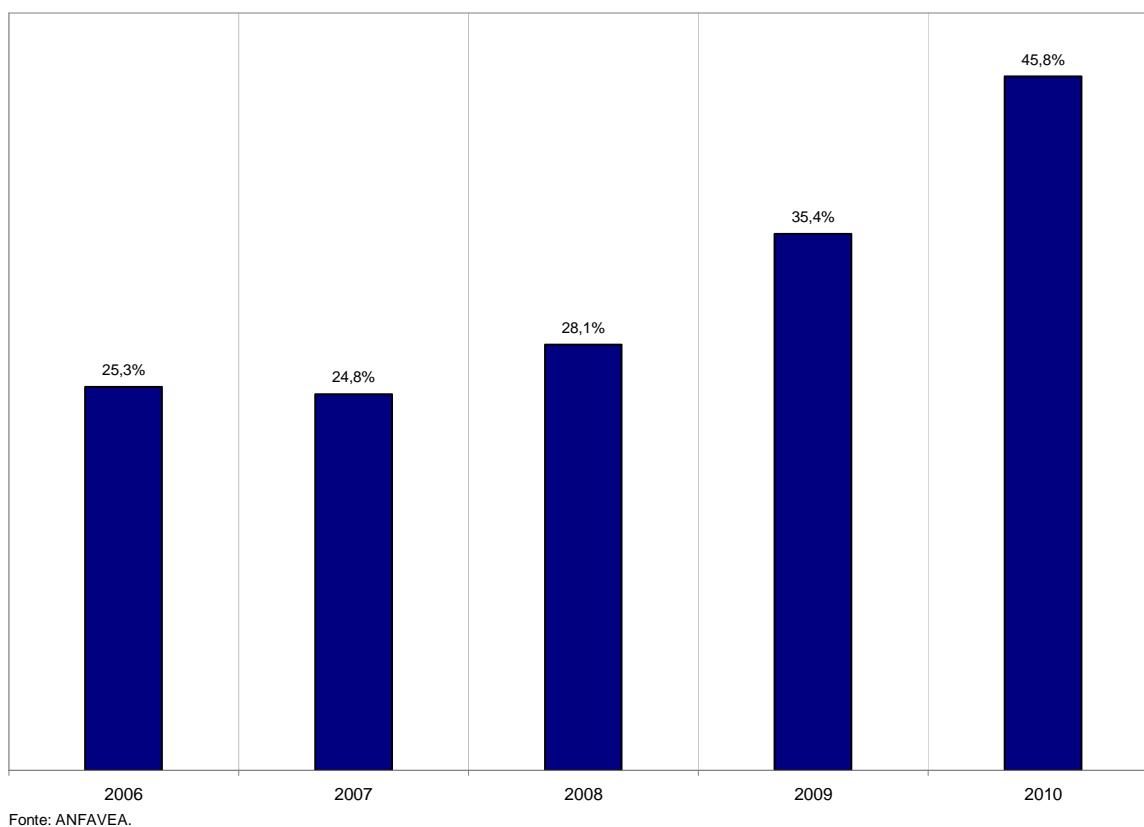


Em 2005, os licenciamentos eram divididos entre 88 mil veículos importados e outros 1,6 milhões feitos no Brasil. Esses números subiram bastante e, em 2010, os veículos produzidos fora do Brasil alcançaram 660 mil unidades, contra 2,8 milhões de unidades produzidas internamente. Inquestionável, portanto, o avanço significativo que o veículo estrangeiro teve sobre o mercado brasileiro nos últimos anos.

Participação dos Veículos no Licenciamento Total (Por Origem)



Crescimento do Mercado Interno Consumidor
Absorção pelo Veículo Importado

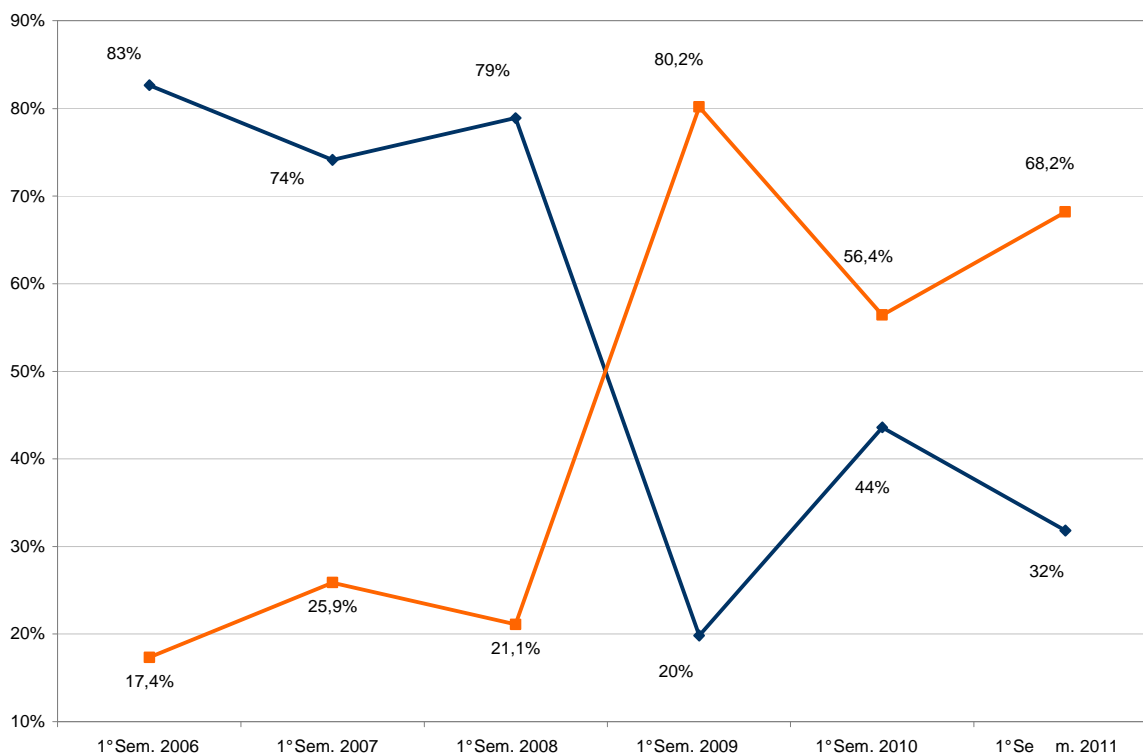


Também sobre a composição do mercado interno de automóveis, cabe destacar a crescente participação do importado no mercado doméstico – medida pelos licenciamentos totais. Enquanto, em 2005, 94,9% dos licenciamentos eram de veículos feitos no Brasil, esse número caiu para 81,2% em 2010. Em outras palavras, o total de licenciamentos de veículos estrangeiros subiu 13,7 pontos percentuais no período, de forma consecutiva e sobre bases cada vez maiores, portanto de maneira bastante robusta.

De forma complementar, quando se compara o acumulado do primeiro semestre de 2011 frente idêntico período de 2010, nota-se que há uma aceleração nesse processo e que, nesse ano, esse percentual recorde da participação de importados no licenciamento total tende a aumentar ainda mais. No acumulado janeiro a junho de 2010, a produção nacional abasteceu 82,1% do total do mercado brasileiro e o importado, outros 17,9%. Entretanto, no período equivalente de 2011, o veículo fabricado no Brasil representou 77,6% do total licenciado, enquanto o veículo de origem externa ganhou espaço e atendeu 22,4% do mercado.

É ilustrativo avaliar quanto o veículo importado vem absorvendo o crescimento do mercado interno consumidor. Tanto em 2006 como em 2007, a importação respondeu por um quarto do crescimento do mercado interno. No ano seguinte (2008), esse número avançou e chegou para 28,1%. O complemento desses percentuais corresponde à absorção pelo produto produzido no país, ou seja, cerca de 75% em 2006 e 2007 e 72% em 2008. Já, no ano de 2009, o atendimento pelo produto estrangeiro do crescimento do mercado interno chegou a 35,4%, passando a 45,8% em 2010, com redução correspondente do produto nacional para 65% e 54%, respectivamente, nesses dois anos. Significa isso dizer que, na margem, o peso do produto importado já praticamente equivalia ao da produção doméstica no mercado automobilística nacional. Esses números indicam com clareza o quanto o quadro de produção interno *versus* importação está sendo alterado no período pós crise.

**Absorção do Crescimento do Mercado Interno:
Primeiros Semestres por Origem (Base: Igual Período Anterior)**



Fonte: ANFAVEA.

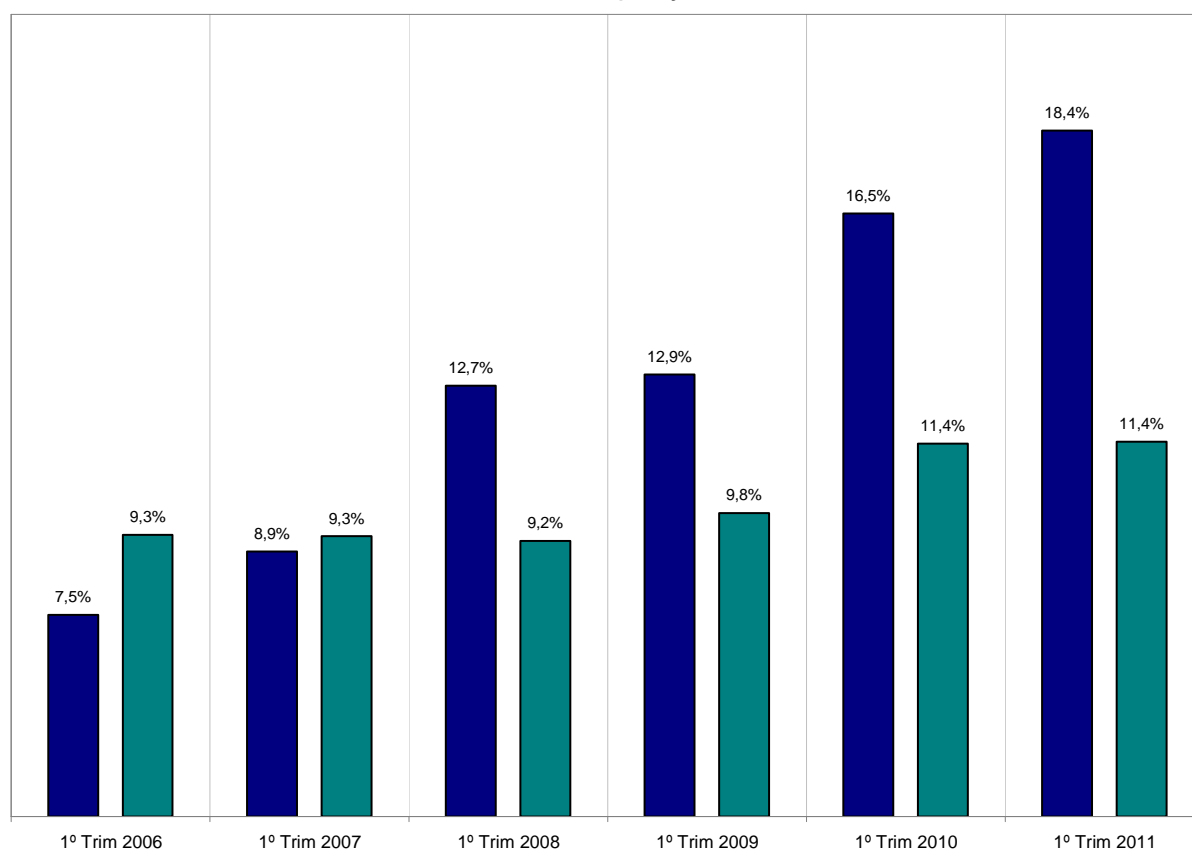
—●— Licenciamento de Autoveículos novos - Nacionais

—■— Licenciamento de Autoveículos novos - Importados

Ademais, o futuro indica que a tendência é a de uma ainda maior penetração do produto automobilístico estrangeiro, pois, como visto, no comparativo dos seis primeiros meses do ano corrente, os resultados são ainda mais favoráveis ao importado. De fato, no primeiro semestre de 2011 o importado absorveu nada menos do que 68% do crescimento do mercado brasileiro, correspondendo a apenas 32% a absorção pelo veículo nacional.

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) produz dados trimestrais para o coeficiente de importação para vários ramos de produção, dentre eles, de automóveis e de peças e acessórios. A FIESP calcula, por meio do consumo aparente (que é a soma da produção doméstica e da importação, menos as exportações), a evolução das importações de automóveis e de autopeças e acessórios sobre o mercado doméstico. No caso dos automóveis, o coeficiente de importação (CI) dos primeiros trimestres, desde 2006 até 2011, aponta para uma crescente participação estrangeira sobre o consumo aparente. Em 2006, o CI marcava 7,5% e no ano de 2011 passou a contabilizar 18,4%, o que equivale a uma alta de 10,9 pontos percentuais de expansão no intervalo pesquisado. No que tange às autopeças e acessórios, a despeito de ser crescente também o CI, o avanço ocorre em menor proporção: de 9,3% no primeiro trimestre de 2006 para 11,4% no mesmo acumulado de 2011, o que significa 2,1 pontos percentuais de alta no intervalo pesquisado.

Mercado Interno: Coeficiente de Importação – Primeiros Trimestres



Fonte: FIESP.

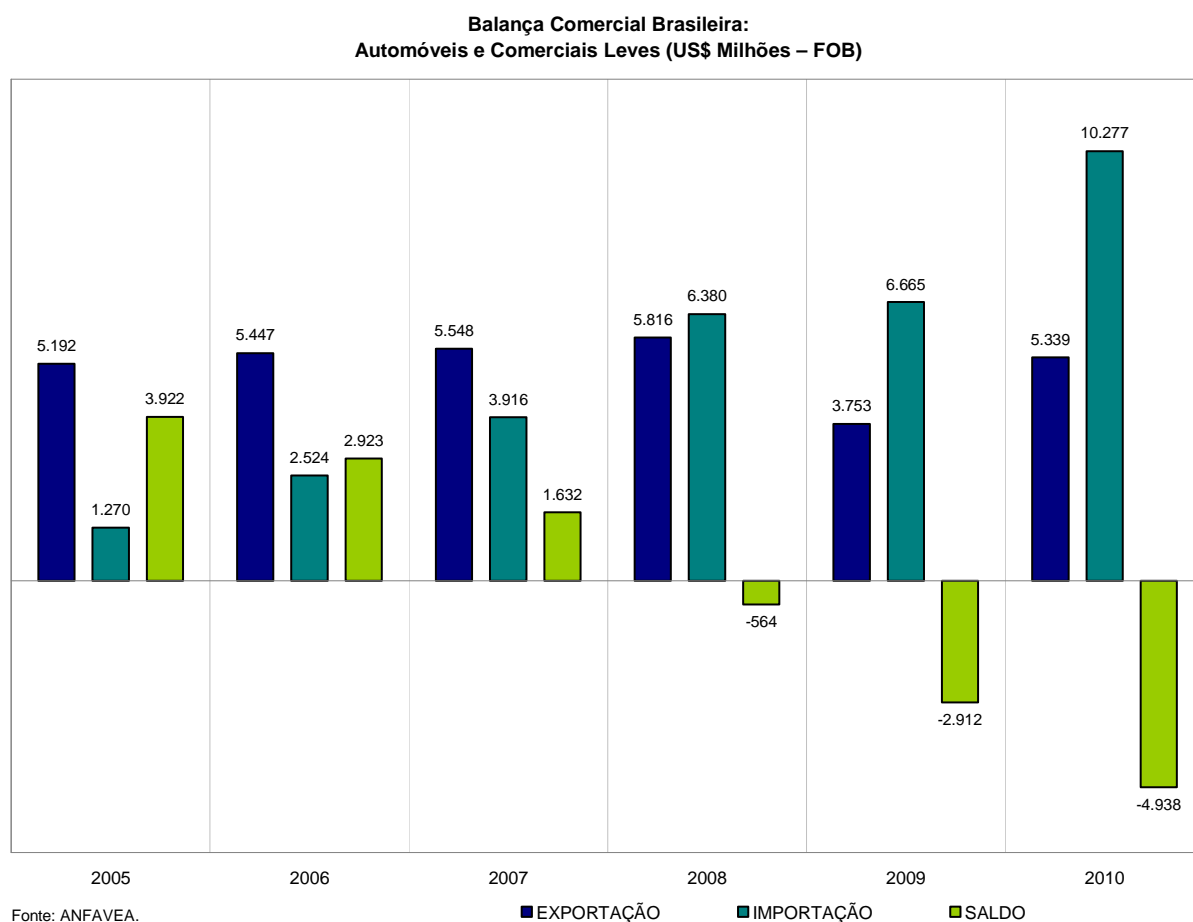
■ Automóveis, caminhões e ônibus

■ Peças e acessórios para veículos automotores

Aqui, porém, cabe ponderar que a tendência para as autopeças é seguir o mesmo caminho do CI dos veículos. Isso por conta de que, normalmente, as peças de reposição de veículos importados também são estrangeiras. Em rigor, num primeiro momento entram os automóveis importados e, depois, por ocasião da manutenção deles, com o passar do tempo e a respectiva necessidade de substituição, sejam exigidas – cada vez mais – peças produzidas no exterior.

O Comércio Exterior Brasileiro de Automóveis e de Autopeças

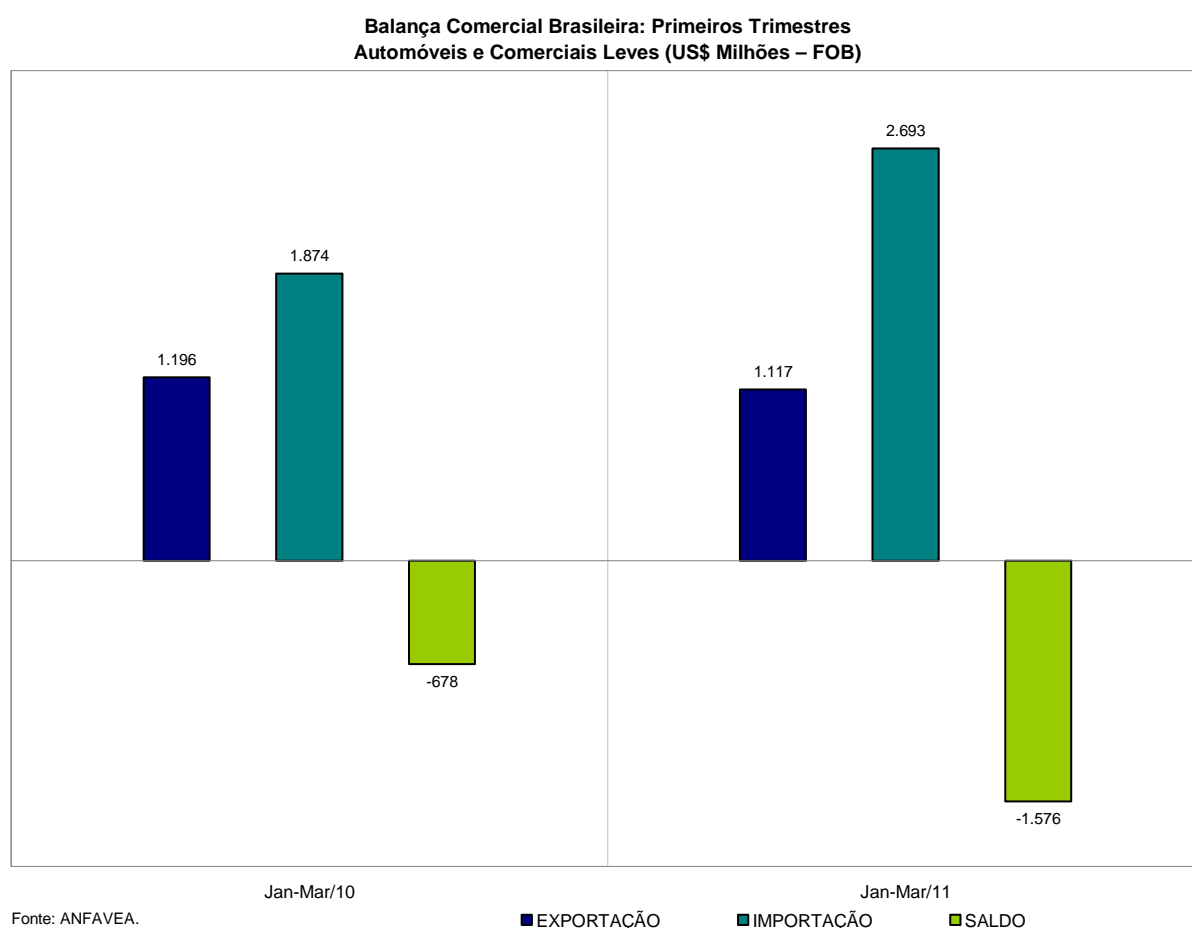
Reflexo da estagnação das exportações e, ao mesmo tempo, fruto da aceleração das importações, o saldo da balança comercial brasileira de automóveis perdeu fôlego, desde 2005, e fechou 2010 com déficit histórico, totalizando US\$ 4,9 bilhões. No período, o saldo da balança comercial foi sendo reduzido, mas os déficits apareceram a partir de 2008, com um resultado de US\$ 564 milhões. No ano de 2009, esse déficit chegou à casa dos US\$ 2,9 bilhões.



Chamam a atenção dois fatores específicos nos dados da balança comercial brasileira de automóveis comerciais e leves. Num deles, fica explícita a dificuldade da indústria nacional em tornar-se competitiva globalmente e expandir sua participação no mercado externo. Em dólares, quando comparado o resultado das exportações de 2010 com o de 2005, observa-se que as vendas internacionais de automóveis produzidos no País aumentaram somente 2,83%. As exportações saíram de US\$ 5,1 bilhões e passaram a ser de US\$ 5,3 bilhões. Diferentemente, as importações tiveram alta expressiva. Na mesma comparação, os veículos produzidos no estrangeiro incrementaram suas vendas para o Brasil cerca de oito vezes, pois correspondiam a US\$ 1,2 bilhão em 2005 e tornaram-se US\$ 10,2 bilhões em 2010.

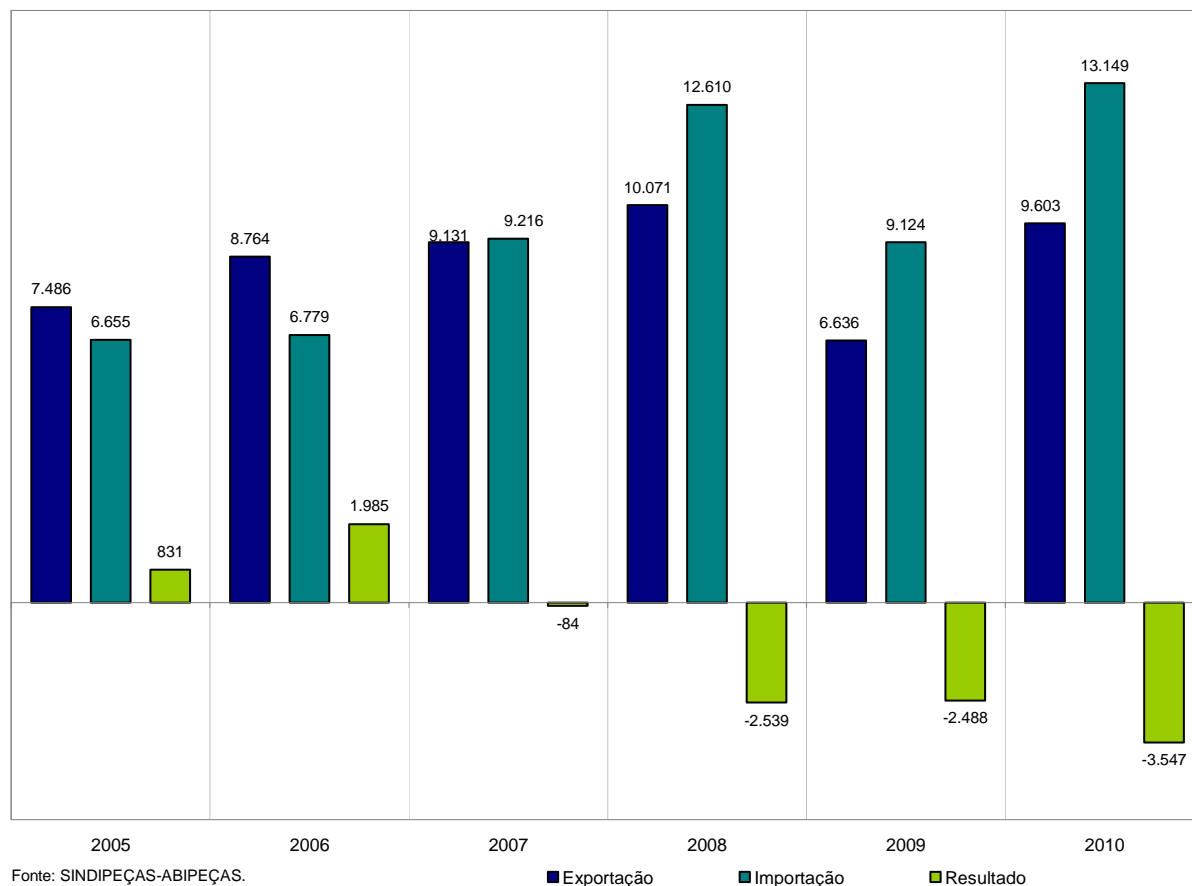
As importações cresceram, no período, a uma taxa anual média de 52%. Na margem, a alta mais expressiva foi entre 2005 e 2006, com crescimento de 99%. O desempenho menos intenso ocorreu na passagem entre 2008 e 2009, com 4% de elevação, evidentemente por conta da crise financeira internacional vivida especialmente entre esses anos e seus reflexos na taxa de câmbio, que interrompeu o acelerado crescimento das importações.

De forma a avaliar o período mais recente, importante a análise do primeiro trimestre de 2011. Por meio dela é possível averiguar que o déficit de 2011 – mantida a atual trajetória – deve se aprofundar fortemente. O saldo negativo da balança comercial de automóveis e comerciais leves de US\$ 1,5 bilhão, no primeiro trimestre de 2011, foi 132% superior ao do primeiro trimestre de 2010 (US\$ 678 milhões), denotando que a tendência ao aprofundamento do déficit pode ser agravada no corrente ano.



A piora do resultado é muito melhor explicada a partir do desempenho das importações, que subiram 44% no acumulado de janeiro a março de 2011 frente a idêntico período do ano passado, do que por conta das exportações. Essas últimas, muito embora tenham caído, o fizeram numa velocidade bem inferior, pois foram reduzidas 7%, na comparação entre os trimestres em tela.

Balança Comercial Brasileira: Autopeças (US\$ Milhões – FOB)



Em diferentes proporções, a balança comercial de autopeças, segue a mesma tendência, isto é, sucessivos déficits. Nesse caso, também o resultado negativo do comércio exterior do setor está muito mais atrelado ao crescente desempenho das importações do que relacionado a uma mudança de patamar das exportações. Enquanto as compras do exterior aumentaram 98%, de 2005 para 2010, as vendas para o estrangeiro subiram 28%, no mesmo período. O déficit do setor já ocorre desde o ano de 2007, quando ficou em US\$ 84 milhões. Em 2010, as importações superaram as exportações em US\$ 3,5 bilhões.

Na margem, as importações cresceram mais entre 2009 e 2010, com alta de 44% de um ano para o outro. A taxa média de crescimento das compras de autopeças no exterior foi de 15% ao ano, dentro do período em análise. Em relação às exportações, elas aumentaram 28% de 2005 até 2010, com média anual de 5%. Destaque também para a recuperação, em 2010, da profunda queda nas exportações verificadas no ano anterior, quando registraram elevação de 45% – assim como ocorreu com as importações, ambas impactadas pelos efeitos da crise financeira internacional de 2008/2009.

As Importações de Automóveis e Autopeças: Origens do Fornecimento

Como visto acima, o mercado interno automotivo cresceu substancialmente, tendo como base o total de licenciamentos. A produção nacional também registrou alta, assim como as exportações, porém em menor medida. Todavia, o grande resultado ficou por conta do aumento expressivo das importações, desde 2005. Mesma lógica seguiu o mercado brasileiro de autopeças e de acessórios, até mesmo porque as próprias montadoras respondem por parcela significativa das importações de componentes. A partir dessas constatações, a questão que se coloca diz respeito à origem das compras externas, ou seja, quais países (ou regiões) foram capazes de aproveitar melhor o crescimento do mercado brasileiro, especialmente em um momento no qual os países desenvolvidos estão com baixas taxas de crescimento de suas economias?

De forma desagregada, as bases de dados disponíveis nas duas entidades representativas do segmento automotivo partem desde 2006. Foram listados os principais países ou regiões que abasteceram o mercado doméstico, desde então. Todos os fornecedores – tanto de peças e acessórios como de automóveis completos – ampliaram suas vendas, sem exceção. O desempenho de alguns países impressiona, quer seja pela velocidade do crescimento, ou mesmo pelos valores envolvidos.

A ANFAVEA publica, em seu anuário, a balança comercial do setor como um todo, incluindo máquinas e equipamentos agrícolas, desagregando por principais países de origem (no caso das importações) ou destino, no que tange às exportações. Os principais países fornecedores – fora das regiões da União Européia e do Grupo Andino, os quais estão agrupados – estão listados singularmente.

Individualmente, no segmento automotivo, a Argentina permanece como a maior fornecedora brasileira, já que no ano passado vendeu ao Brasil US\$ 6,91 bilhões. Assim, se comparado ao total importado em 2006, o valor de 2010 foi 190% maior. Os Estados Unidos, por sua vez, exportaram para o mercado brasileiro US\$ 2,4 bilhões, o equivalente a um aumento de 72,4% perante o ano de 2006. O México, em 2010, vendeu ao Brasil US\$ 1,5 bilhão, registrando alta de 240%, desde o ano de 2006. A União Européia, por outro lado, exportou para o mercado brasileiro US\$ 6,95 bilhões, o que lhe confere o título de maior fornecedor. Desde 2006, as importações daquela origem cresceram 80%, até 2010. O Grupo Andino – formado pela Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela – exportou para o Brasil 277% a mais em 2010, quando comparado ao ano de 2006, num total de US\$ 102 milhões. De outro lado, as importações brasileiras provenientes do Chile, em 2010, chegaram a US\$ 110 milhões (161% a mais do que em 2006). O Japão exportava US\$ 1,1 bilhão, em 2006, para o Brasil e, com uma elevação de 88% no período, passou a vender para o País US\$ 2,2 bilhões, em 2010.

Um capítulo à parte, a China – grande fornecedora mundial de manufaturados de quase toda ordem – aumentou suas exportações, que eram de US\$ 441 milhões em 2006, para US\$ 1,3 bilhão em 2010, alta de 209% no período. Esse país dá ao mercado consumidor do Brasil uma importância estratégica no segmento automobilístico. Em julho de 2011, em Jacareí, município de São Paulo que fica no interior do estado, às margens do Rio Paraíba, uma montadora chinesa anuncia que, por meio de um investimento direto de US\$ 400 milhões, o Brasil receberá a primeira fábrica automotiva chinesa instalada fora de suas fronteiras, pois todas as outras, nos 11 países em que está presente, fazem apenas a montagem de peças – as chamadas CKDs (*Completely Knock-Down ou Complete Knock-Down*).

No entanto, a Coréia do Sul – é o maior destaque sem dúvida –, pois já ocupa o segundo lugar nas importações brasileiras, individualmente. A título de comparação, em 2006, o país da Ásia exportava ao Brasil pouco mais de 16% do total vendido pelo seu vizinho Japão, porém, atualmente, exporta 15% a mais. Mesmo diante de uma base baixa em 2006, o crescimento das exportações coreanas para o Brasil impressiona, pois subiu, de lá para cá, mais de 1.200%. A pujança das exportações da Coréia do Sul para o País pode ser vista, por exemplo, no comparativo entre 2009 e 2010, pois, neste intervalo elas subiram 97%, diante de uma base, hoje, que já não pode mais ser considerada tão baixa, como no início da série.

Importação da Indústria Automotiva
(Autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas automotrizes, máquinas rodoviárias, outros): Países (Regiões) Selecionados (US\$ Milhões)

Países (Regiões) de Origem	2006	2007	2008	2009	2010
ARGENTINA	2.387,0	4.146,0	4.941	4.889	6.914
ESTADOS UNIDOS	1.439,0	1.568,0	2.204	1.666	2.481
MÉXICO	467,0	734,0	1.280	1.150	1.588
UNIÃO EUROPÉIA	3.856,0	4.976,0	6.994	4.444	6.948
GRUPO ANDINO	27,0	37,0	68	56	102
CHILE	42,0	37,0	57	73	110
CHINA	440,7	491,5	1.048	733	1.362
JAPÃO	1.194,0	1.509,0	2.354	1.886	2.253
CORÉIA DO SUL	199,0	533,0	1.199	1.322	2.600
Outros	384,3	358,2	1.444	1.236	1.770

Fonte: ANFAVEA.

De uma forma ou de outra, em relação ao fornecimento de autopeças, os parceiros são, em linhas gerais, idênticos. Todavia, a desagregação feita pela ABIPEÇAS/SINDIPEÇAS é um pouco diferente, embora indique quase as mesmas origens. Focando apenas os dados de 2010, o maior provedor, neste caso, é o Japão, com US\$ 1,8 bilhão de exportação para o Brasil, seguido da Alemanha, com US\$ 1,77 bilhão, dos Estados Unidos, com US\$ 1,73 bilhão, da Argentina, com US\$ 1,3 bilhão, da França, com US\$ 936 milhões, da Itália, com US\$ 819 milhões, da China, com US\$ 773 milhões, da Tailândia, com US\$ 565 milhões, da Suécia, com US\$ 488 milhões e, por fim, da Coréia do Sul, com US\$ 380 milhões.

Todavia, algo importante precisa ser sublinhado, neste ponto. Ainda que a Coréia do Sul seja, por enquanto, apenas a décima colocada no fornecimento de autopeças para o mercado doméstico brasileiro, se a análise for feita em relação à taxa de crescimento das importações, entre 2006 até 2010, o país asiático seria o primeiro colocado, uma vez que suas vendas para o Brasil subiram 962% no período. Mesmo a despeito da base, neste caso, ser, de fato, diminuta, a velocidade com a qual esse país avança também em automóveis dá importante indicativo de que em autopeças esse crescimento tende a manter-se ao longo dos próximos anos, sobretudo quando considerada a necessidade de peças para reposição e manutenção dos veículos vendidos recentemente.

Nesse quadro de alto desempenho de todos os fornecedores brasileiros de automóveis e de autopeças, algumas performances são, verdadeiramente, extraordinárias. Sempre com base entre os valores de 2006 para 2010, temos: i) as importações de todo o setor automotivo

advindas da Argentina quase triplicaram; ii) as vendas do México para o Brasil mais do que triplicaram; e iii) as exportações da Coreia do Sul foram multiplicadas por 13. As importações chinesas somente nos últimos anos aparecem com destaque que deverá ser crescente a partir desse ano.

Importação de Autopeças – Países Selecionados (US\$ Milhões)

País de Origem	2006	2007	2008	2009	2010
ALEMANHA	1.133	1.660	2.403	1.339	1.776
ARGENTINA	768	1.025	1.275	1.017	1.337
CHINA	215	346	631	467	773
CORÉIA DO SUL	36	80	139	115	380
ESTADOS UNIDOS	1.008	1.267	1.551	1.066	1.732
FRANÇA	627	774	891	611	936
ITÁLIA	389	578	873	520	819
JAPÃO	996	1.303	1.833	1.593	1.849
SUÉCIA	295	374	475	232	488
TAILÂNDIA	129	193	397	445	565

Fonte: SINDIPEÇAS-ABIPEÇAS.

No tocante às importações de autopeças – exclusivamente – alguns países se sobressaem, também na comparação entre os valores comercializados entre 2006 e 2010. A China, por exemplo, apresentou elevação de 259% no valor exportado. As exportações da Tailândia para o Brasil, por seu turno, cresceram 336%, na mesma base de comparação. Vale frisar, mais uma vez, a Coreia do Sul está à frente com alta de quase 1.000% no valor exportado em autopeças para o mercado brasileiro.

Assim, mesmo diante de uma base exportadora relativamente pequena em 2006, é indiscutível que existem grandes beneficiados pela pujança do mercado interno brasileiro no período estudado: a Argentina e a Ásia, de uma forma geral, tendo na Coreia do Sul (que é a 5ª produtora mundial de veículos) o seu destaque particular, tanto no fornecimento de veículos quando de autopeças. A China aparece mais como potencial, como já ressaltado, do que como realidade.

Por fim, para a indústria nacional o crescimento do mercado doméstico, até agora, serviu para preservar suas vendas em números absolutos. Mas, até isso já parece estar mudando, segundo os dados mais recentes. Se o mercado doméstico continuar crescendo como está, mas com as importações aumentando em maior velocidade, a indústria brasileira de automóveis e de autopeças não terá muito a comemorar no futuro.