

## EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS

### Nilton Alves Ferreira Júnior<sup>1</sup>, Friedhilde M. K. Manolescu<sup>2</sup>

1,2 Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas - FCSA - Universidade do Vale do Paraíba — Av. Shishima Hifumi, 2911 – Urbanova – 12245-700 – São José dos Campos – SP - Brasil  
E-mail: 1 [niltonaferreira@eaton.com](mailto:niltonaferreira@eaton.com); 2 [frida@univap.br](mailto:frida@univap.br)

**Palavras Chave:** Produção, Vendas e Exportações

**Área de Conhecimento:** VI – Ciências Sociais Aplicadas

**Resumo:** O objetivo do trabalho é analisar o setor automotivo, abordando a exportação de veículos automotores exportados à diversos países, acompanhado de fatos econômicos juntamente com o desenvolvimento da Indústria Automotiva no país. Será verificada a participação das principais indústrias automotivas, no total de volume exportado em todo o país. Por fim daremos um espaço aos principais países consumidores dos nossos veículos e à perspectiva para 2003.

### 1. Breve Histórico

Início do século XX, começam a surgir no Brasil, mais precisamente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, os primeiros autoveículos de mecânica frágil importados pelas classes mais favorecidas, grandes responsáveis em desencadear o sucesso automobilístico no país. Após a I Guerra Mundial inicia-se um período de prosperidade que à partir de 1916 passa a beneficiar o Brasil consideravelmente, e é neste momento em que os americanos e europeus iniciam uma penetração mais profunda no país. Em 1920 a principal fonte de energia passa a ser a eletricidade, estimulando ainda mais a instalação da indústrias automobilísticas Americanas e Européias.

Década de 50: À partir de 1957 marca significativamente o início da produção de automóveis no Brasil, impulsionado pela criação do GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), o qual fazia parte do plano de metas do governo do então presidente do Brasil Juscelino Kubitschek. Nesta década a produção de carros de passeios apresentou uma participação muito pequena na economia nacional, uma vez que a produção de caminhões eram os maiores responsáveis pelo volume total da produção no país.

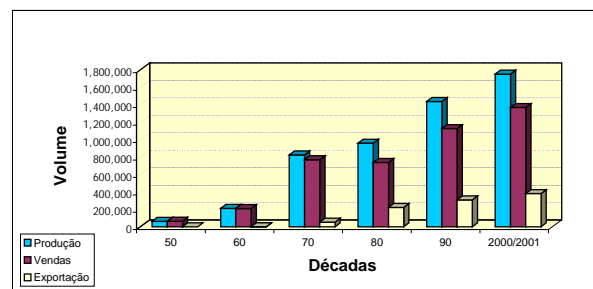
Década de 60: À partir da segunda metade dos anos 60, são traçadas novas estratégias para dinamizar o setor, com os seguintes objetivos: estimular a aquisição de automóveis, mudanças de modelos e o aumento per capita de automóveis por família, ofertando os automóveis às classes de baixa renda através do então criado plano chamado consórcio, e é também neste período, mais precisamente à partir de 1961, que começaram ser exportados os primeiros veículos, primeiramente um número muito pequeno, uma vez que o volume não

haveria de ser muito elevado, em função do aumento expressivo da demanda local.

Década de 70: Em 1972, o Governo Federal cria um novo plano de incentivos à indústria automobilística o BEFLEX (Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação), esta foi se uma das principais fases de maior aumento no volume de exportações saindo de um patamar de 409 veículos em 1970 e atingindo 105 mil 1979. Contudo houve um grande interesse de várias empresas em instalar-se no Brasil, mas apenas a Fiat Automóveis S.A instalou-se no país em 1973, gozando dos benefícios concedidos pelo Governo de Minas Gerais, nesta década.

Década de 80: A década de 80 apresentou-se a mais oscilante de todas as décadas para a Indústria Automobilística no país, passando por um período de desaceleração da produção global e a defasagem tecnológica do setor. Mas nesta mesma década começaram a surgir os primeiros sinais para a abertura de mercado, questionando o modelo de mercado fechado e recessivo e revisando as tarifas aduaneiras, o qual acaba auxiliando o crescimento as exportações que chega à representar 37.56% do total produzido no ano de 1987.

### Gráfico 1: Produção, Vendas e Exportação de Veículos (Média de Crescimento em Décadas)



Fonte: ANFAVEA - 2002

## 2. Produção, Vendas e Exportação de Veículos à partir da década de 90

A mutação nos processos de fabricação e no gerenciamento da indústria automobilística tornaram-se destaque desta década, mostrando o ressurgimento do crescimento do setor principalmente na primeira metade da década (1990 – 1995) onde o crescimento médio anual foi motivado pela abertura do mercado, iniciada na década anterior.

Assim como no restante do mundo, a indústria automobilística brasileira tornou-se um dos setores-chave na geração de produto renda. Em 1997 a indústria nacional faturou com 2 milhões de veículos vendidos e quase 50 bilhões de dólares que somada às indústrias de autopeças geram aproximadamente 20% de todo o PIB industrial brasileiro.

O aumento no volume total de automóveis produzidos mostrou-se constantemente crescente até meados da década de 90, mais precisamente até o ano de 1997, quando atingiu o maior volume produzido e exortado de toda a história, conforme tabela abaixo:

**Tabela 1: Produção, Venda e Exportação de veículos** (em unidades)

Ano	Produção	Vendas Internas	Exportação
1993	1,391,435	1,061,467	331,522
1994	1,581,389	1,206,823	377,627
1995	1,629,008	1,359,332	263,044
1996	1,804,328	1,506,783	296,273
1997	2,069,703	1,640,243	416,872
1998	1,586,291	1,187,737	400,244
1999	1,356,714	1,078,215	274,799
2000	1,691,240	1,315,303	371,299
2001	1,792,660	1,422,966	388,394

Fonte: ANFAVEA - 2002

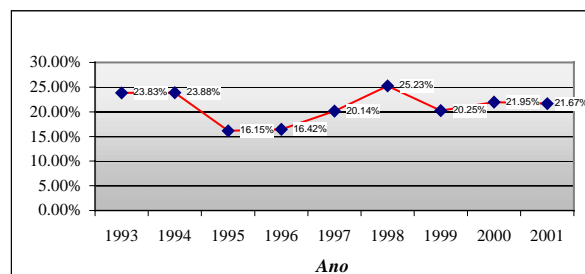
Uma vertiginosa queda nas vendas internas no ano de 1998, fez o volume total produzido diminuir significativamente, passando de 2 milhões para 1.5 milhões de automóveis produzidos.

Embora enfrentado o problema com a redução das vendas internas as indústrias conseguiram manter o volume exportado na mesma média que o ano anterior, matendo as exportações na faixa de 400 mil veículos.

Com a redução nas vendas internas e produção total, mas mantendo o mesmo patamar de automóveis exportados, a participação das vendas externas atingiu seu maior índice no ano

de 1998, chegando a representar 25.23% de total das vendas do ano.

### Gráfico 2: Participação das Exportações de Veículos na Produção



Fonte: ANFAVEA – 2002

Com o passar dos anos pólos industriais de produção de veículos, acabaram por se consolidar em determinadas regiões.

Atualmente esses pólos podem ser divididos da seguinte forma:

#### Pólos Consolidados

**São Paulo:** Ford Motor Company, DaimlerChrysler, Volkswagen, General Motors.

Dentre essas pioneiras montadoras citadas acima, é fundamental mencionar a chegada de dois novos pilares da indústria automobilística moderna no Estado de São Paulo: Honda e Toyota.

**Minas Gerais:** Fiat Automóveis extremamente importante para economia mineira e a nova fábrica da DaimlerChrysler, localizada em Juiz de Fora.

#### Pólos em Desenvolvimento

**Rio de Janeiro:** Volkswagen/Resende: é a grande inovação no ramo de caminhões, trabalhando um grupo seletivo de fornecedores através do sistema de Consórcio Modular.

PSA (Peugeot – Citroen): Iniciou sua produção no Brasil no ano de 2000 com um investimento inicial de US\$ 600 milhões.

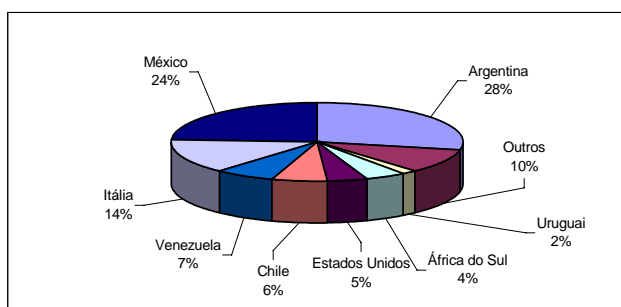
**Paraná:** Veteranas: Volvo e New Holland & Inéditas: DaimlerChrysler, Audi/WV, Renault. Essas empresas colocarão o Estado em um novo patamar tornado-se o pólo mais moderno do país.

**Rio G. do Sul:** Tradicional pólo fornecedor com mais de 200 empresas de autopeças e montadoras especializadas(Randon, Marcolpo, SLC, Agrale e AGCO), vê sua cadeia automotiva completar-se com a chegada das novas plantas da Navistar e General Motors.

### 3. O Desenvolvimento das Exportações

Em função de acordos comerciais entre alguns países, constatamos que o consumo por veículos e outros produtos brasileiros, tornou-se maior nos últimos anos, em determinados locais. Observando o gráfico abaixo, verificamos que no ano de 2000, 52% de todo o volume de automóveis exportado, destinou-se à América Central e América do Sul, mais precisamente à Argentina e ao México:

**Gráfico 3: Exportações de Veículos por país de destino** (em unidades)



Fonte: ANFAVEA - 2002

Uma desaceleração econômica durante 2001, muitos países diminuíram o volume de importações, um exemplo é a Argentina, enfrentando um grande período de recessão e desvalorização de sua moeda. Mesmo com essa desaceleração econômica a partir de 2001, os Estados Unidos estão ampliando sua participação na pauta de exportações brasileira. Entre 1999 e 2002, as exportações para os Estados Unidos cresceram 73,6% em valor e 42,4% em quantidade. Neste mesmo período, o crescimento das quantidades exportadas para a União Européia e o Japão foi de, respectivamente, 31,7% e 18,2%.

Os setores em que as exportações para os Estados Unidos mais cresceram foram o de **veículos automotores**, onde a quantidade exportada aumentou 85 vezes a partir de uma base muito pequena, e equipamentos eletrônicos, com avanço de 291%. Somados, estes dois setores respondem por 13,5% do total das exportações brasileiras para os Estados Unidos.

O Boletim da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex) observa que novos mercados vêm ganhando importância para os produtos brasileiros como a China, cuja participação na pauta brasileira passou de 1,4% em 1999 para 4,2% em 2002, Europa Oriental (de 2,4% em 1999 para 4,2% em 2002), África (de 2,8% para 3,9%) e México (de 2,2% para 3,9%).

### 4. Exportações de Veículos & Exportações Totais

**Tabela 2: Participação das exportações de veículos nas exportações brasileiras** (em US\$ milhões FOB)

Ano	Exportações Brasileiras	Exportações Veículos	Participação %
1991	31,620,459	1,042,292	3.30%
1992	35,792,986	1,993,586	5.57%
1993	38,554,769	1,758,411	4.56%
1994	43,515,167	1,758,145	4.04%
1995	46,506,281	1,357,633	2.92%
1996	47,746,726	1,905,048	3.99%
1997	52,990,115	2,651,868	5.00%
1998	51,139,862	3,035,660	5.94%
1999	48,011,444	1,951,309	4.06%
2000	55,085,595	2,692,079	4.89%
2001	58,223,000	2,684,328	4.61%

Fonte: Receita Federal e ANFAVEA - 2002

A tendência crescente do total das exportações brasileiras no Brasil, tem sido acompanhada pelo setor automobilístico.

O Brasil que no início da década, mais precisamente em 1991 exportou o equivalente à 31 milhões de dólares, em 2001 atingiu seus 28 milhões, e hoje caminha para marca de 60 milhões de dólares, ou seja, em apenas uma década, o país aumentou em quase 100% sua receita com exportações.

O mercado automobilístico por sua vez, apresentou quase o mesmo índice de crescimento, atingindo sua maior receita no ano de 1998, onde chegou a representar 5.94% do total da receita com exportações.

### 5. Principais Indústrias Automobilísticas Exportadoras

Com todo o avanço no processo de fabricação dos automóveis e com a globalização, o mercado automobilístico tornou-se ainda mais competitivo e fez com que algumas indústrias tomassem um lugar de destaque não só produção, mas também na exportação de veículos, como nos observamos na tabela abaixo:

**Tabela 3: Exportação de Veículos por empresa** (em unidades)

Empresa	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Daimler	8,542	7,601	10,951	12,112	11,793	11,430	7,322
Fiat	133,758	100,886	122,895	107,193	102,817	80,530	46,510
Ford	7,125	25,225	40,472	42,069	24,955	25,557	33,195
GM	39,206	73,596	111,444	106,007	76,582	117,146	168,594
Renault	0	0	0	0	1,903	14,459	5,507
Volks	73,006	87,760	129,070	129,833	52,864	114,714	121,049
Outras	1,407	1,205	2,040	3,030	3,885	7,463	6,217
<b>TOTAL</b>	<b>263,044</b>	<b>296,273</b>	<b>416,872</b>	<b>400,244</b>	<b>274,799</b>	<b>371,299</b>	<b>388,394</b>

Fonte: ANFAVEA – 2002

Este quadro de competitividade, modificou o cenário da participação muitas empresas no mercado externo.. Um dos exemplos mais significativos, é perda de participação da empresa Fiat Automóveis (MG), que em 1995 detinha 51% de todo o volume exportado, passando para 12% em 2001, ou seja, uma perda de 39% de sua participação. Já a General Motors (SP) que tinha uma participação de apenas 15% em 1995, passou a representar 43% no ano de 2001, ou seja, sua representatividade aumentou significativos 31%.

**Tabela 4: Participação das indústrias no total de veículos exportados** (em unidades)

Empresa	1995	%	2001	%
Daimler	8,542	3.25%	7,322	1.89%
Fiat	133,758	50.85%	46,510	11.97%
Ford	7,125	2.71%	33,195	8.55%
GM	39,206	14.90%	168,594	43.41%
Renault	0	0.00%	5,507	1.42%
Volks	73,006	27.75%	121,049	31.17%
Outras	1,407	0.53%	6,217	1.60%
<b>TOTAL</b>	<b>263,044</b>	<b>100.00%</b>	<b>388,394</b>	<b>100.00%</b>

Fonte: ANFAVEA - 2002

## 6. Brasil em busca de novos mercados

A indústria automobilística poderá exportar neste ano o equivalente a US\$ 4,8 bilhões, 20% a mais que o valor faturado em 2002 no mercado externo. Se a previsão for confirmada, esse setor contribuirá com US\$ 800 milhões para o aumento de US\$ 6 bilhões do total das exportações fixado como meta, neste ano.

Muitos produtos brasileiros encontram grandes barreiras no exterior. Além disso, precisam, em muitos casos, enfrentar concorrentes que dispõem de crédito muito mais barato que o disponível no Brasil - e muitas vezes subsidiado.

Esta previsão dá-se com a conclusão do maior número possível de acordos comerciais no exterior, em função do nosso novo governo. Trata-se não só de negociar a formação da Alca e de concluir o acerto entre Mercosul e União Européia, mas também de abrir ou de ampliar canais de comércio com muitos outros parceiros.

Esse tipo de trabalho ganhou intensidade nos dois anos finais do último governo. Iniciamos contatos importantes com a China, com a Índia e com a Rússia, além de trabalhar pela assinatura de acordos de livre comércio com o México e com a Comunidade Andina de Nações. Esses acordos não foram concluídos, mas houve progressos importantes e os canais de intercâmbio com o México foram ampliados. Concluir o trabalho iniciado na América Latina deveria ser uma das prioridades do novo governo.

## 7. Expectativas para 2003

A Volkswagen projeta para este ano faturamento de US\$ 1,45 bilhão com vendas externas, batendo recorde em exportações de veículos da marca. O valor é 10% superior ao de 2002, sua melhor marca até agora. O total de carros que seguirão para outros países deve somar 152 mil unidades. Entre os novos mercados que espera conquistar estão países do Oriente Médio e da África. Já o saldo da balança comercial deve ficar próximo ao do ano passado, que registrou superávit de US\$ 623 milhões. Além de novos mercados, a empresa vai ampliar as vendas para a Argentina, mercado que começa a dar sinais de recuperação. A montadora continua negociando com a matriz alemã a venda de um de seus modelos brasileiros na Europa, pois a queda das vendas no mercado europeu a competição ficará mais difícil.

A General Motors também projeta um aumento de 20% em suas exportações, com previsão de US\$ 1,2 bilhão. A montadora, que passou a incluir a Argentina nas contas de sua balança comercial, registrou em janeiro recorde mensal de vendas de veículos prontos, desmontados e serviços, com US\$ 70,75 milhões. Já a Ford aposta em incremento de 15%, totalizando cerca de US\$ 620 milhões. Só para o México a montadora deve ampliar suas vendas em 6 mil unidades, ante as 17 mil exportadas em 2002.

## 8. Conclusão

Com esta consolidação de pólos verificamos que são poucas as regiões brasileiras com participação no volume de veículos exportados, uma vez que, isoladamente só a

região Sudeste detém 97% de todo o volume exportado.

Constatamos também o engajamento do atual governo para aumentar o volume exportado e melhorar a balança comercial, tentando de todas as formas agilizar os processos de acordos internacionais .

Atualmente o Brasil só mantém acordos para exportação de veículos com os países do Mercosul, México e Chile.

Há previsão de programas de auxílio às indústrias automobilísticas, contribuirão ainda mais para o crescimento da economia aumentando as exportações de veículos

## 9. Bibliografia

[www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) / São Paulo / 2003  
<http://www.anfavea.com.br/Index.html> - 20 de Março de 2003

[www.estadão.com.br](http://www.estadão.com.br) / São Paulo / 2003  
<http://www.estado.com.br/editorias/2003/02/17/editoriais001.html> - 14 de Março de 2003

[www.estadão.com.br](http://www.estadão.com.br) / São Paulo/ 2003  
<http://www.estado.com.br/editorias/2003/02/13/eco042.htm> - 14 de Março de 2003

[www.estadão.com.br](http://www.estadão.com.br) / SP / 2003  
<http://www.estado.estadao.com.br/editorias/2003/02/11/eco011.html> - 14 de Março de 2003

[www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) /São Paulo / 2003  
<http://www.anfavea.com.br/Index.html> - 20 de Março de 2003-03-21

[www.estadão.com.br](http://www.estadão.com.br) / São Paulo /2003  
<http://www.estado.com.br/editorias/2003/01/22/eco028.html> - 14 de Março de 2003

[www.riogrande.com.br](http://www.riogrande.com.br) / Rio Grande do Sul/ 2003  
[www.riogrande.com.br/indicadores/data19a.htm](http://www.riogrande.com.br/indicadores/data19a.htm) – 30 de Maio de 2003

[www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br) / São Paulo/ 2003  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Historico/Aduana/Exportacao/2001/dezembro/tabelas/tabela10.htm> – 04 de Junho de 2003.