

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

Setor Automobilístico: uma comparação dos preços relativos no Brasil e México

Marcus Vinícius Leal Lavorato
No. de matrícula: 0016378-6

Orientador: Luiz Roberto A. Cunha

"Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor".

Junho de 2006

"As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor"

Índice

Introdução	4
Capítulo 1 – Padrão de comércio internacional – uma breve revisão	5
Capítulo 2 – Duas economias com muitas semelhanças no passado e com algumas no presente: Brasil e México	9
2.1 – Introdução à economia brasileira	10
2.1.1 – Do processo de industrialização por substituição de importação à abertura comercial	11
2.1.2 – O setor automobilístico brasileiro	15
2.2 – Passado nacional-desenvolvimentista ao livre comércio	18
Capítulo 3 – Uma análise da evolução dos preços relativos dos automóveis no Brasil e no México	23
Conclusão	31
Bibliografia	33

Introdução

Atualmente, a indústria automobilística brasileira é o setor industrial que conta com a maior proteção comercial para a entrada de bens importados no mercado interno. Voltando um pouco mais na história, veremos que o Estado brasileiro, desde a instalação da indústria automobilística, foi muito ativo na promoção de políticas industriais para o desenvolvimento do setor no país. É esse aspecto que o setor automobilístico mexicano tem em comum com o do brasileiro. Um passado com grande proteção comercial do mercado interno com políticas para promover as exportações.

Nos últimos vinte anos, entretanto, o tratamento dado ao setor automobilístico, pelos governos do Brasil e do México, mudou significativamente. Enquanto o governo brasileiro continuou protegendo o mercado interno da concorrência externa, via barreira tarifária, o governo mexicano, ao contrário, abriu o mercado interno à concorrência externa.

Dessa forma, o objetivo desse trabalho é observar se existem diferenças na evolução dos preços relativos dos automóveis no Brasil e no México bem como compará-los, partindo do período de janeiro de 1999 até dezembro de 2005.

Para que possamos fazer uma boa comparação entre os dois países, precisamos entender como que a relação entre a história e a evolução das teorias de comércio internacional e de desenvolvimento econômico se deram a partir do pós-guerra. Assim, o trabalho foi dividido da seguinte maneira: No capítulo 1, faremos uma breve descrição da evolução da teoria clássica de comércio internacional, focalizando o papel que o governo pode exercer e no grau de concentração da indústria, no sentido de determinar o padrão de competição internacional que existira no setor. No capítulo 2, faremos uma introdução da economia do Brasil e do México, enfatizando o processo histórico do modelo de industrialização por substituição de importações, promovido pelos governos de ambos países, chegando até a abertura comercial. Destacando os dados da indústria automobilística desses dois países. No capítulo 3, analisaremos a evolução dos preços relativos dos automóveis para os dois países destacando as semelhanças e as diferenças encontradas.

Capítulo 1 – Padrão de Comércio Internacional – Uma Breve Revisão

Para entendermos os efeitos de uma abertura comercial da indústria automobilística, é preciso compreender como esse setor está inserido dentro de uma economia global. Além disso, precisaremos também entender um pouco da evolução da teoria de comércio internacional. Dessa forma, estaremos entendendo o sentido das decisões políticas tomadas por estes dois países, Brasil e México, ao longo de sua história.

A teoria de vantagens comparativas, desenvolvida por David Ricardo no século XIX, explica que os países devem se especializar na produção de produtos no qual possuem vantagem comparativa, e dessa forma, todos os países ganham com o livre comércio. Mais tarde, já no século XX, Eli Heckscher e Bertil Ohlin desenvolveram um modelo de comércio internacional no qual os países se especializariam na produção de bens em que os fatores de produção são mais abundantes internamente. Assim, na teoria das proporções entre os fatores, como também é chamado o modelo, países mais desenvolvidos deveriam exportar mais produtos capital-intensivo e importar mais produtos trabalho-intensivo.

Teorias clássicas de comércio internacional são incompletas na tentativa de explicar os fluxos de comércio internacionais no mundo atual. Os modelos analisados até o momento tinham como hipóteses concorrência perfeita. Porém, algumas indústrias apresentam retornos crescentes em escala, assim, grandes empresas apresentam vantagens sobre as pequenas empresas e o mercado tende a se concentrar em poucos produtores. Portanto, dizemos que o mercado funciona em concorrência imperfeita.

Um tipo particular de concorrência imperfeita é o caso da concorrência monopolista. Esse modelo é bastante útil, pois ele se aproxima de alguns setores industriais, como é o caso da indústria automobilística. As hipóteses do modelo são: existe diferenciação de produtos, como no nosso exemplo, um carro produzido pela montadora A não é idêntico de um carro produzido montadora B. A outra hipótese é que o preço do concorrente é dado, assim, ela age como se o próprio preço não afetasse o preço do concorrente. A resolução¹ do modelo apresenta interessantes conclusões para as teorias de comércio internacional. A primeira é que quanto maior o mercado, menor o preço aplicado

¹ Krugman, P e Obstfeld, M – Economias de escala, Concorrência Imperfeita e Comércio Internacional, em Economia Internacional: Teoria e Política (2005)

pelas firmas – efeito de economia em escala. E o outro efeito é que como os produtos são diferenciados, uma abertura comercial, além de diminuir o preço, aumenta a variedade de bens consumidos. Desse modo, o comércio apresenta ganhos para todos os países, mesmo quando os envolvidos são semelhantes em termos de tecnologia e recursos.

A partir dos modelos apresentados, podemos dividir o comércio internacional em dois tipos: interindústria e intra-indústria. O comércio interindústria é o aquele apresentado no modelo de Heckscher-Ohlin, no qual um país capital abundante é exportador líquido de produtos capital-intensivo e importador líquido de produtos trabalho-intensivo, assim, vantagens comparativas continuam sendo o principal motivo da transação. Já no comércio intra-indústria, países com fatores de produção semelhantes transacionam produtos semelhantes. Como exemplo, podemos usar o comércio internacional de automóveis, no qual os ganhos de escala já justificariam uma abertura comercial.

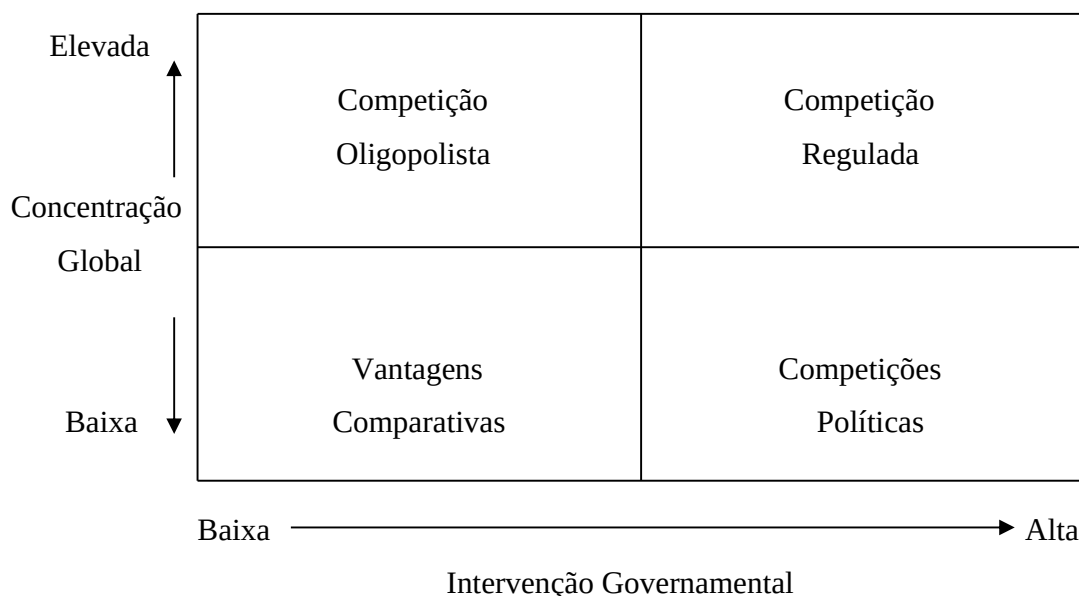
Quando os ganhos em escala estão presentes na indústria como um todo e não somente nas firmas, existem economias externas. Dessa forma, as firmas têm incentivos extras em se localizar próximo a outras firmas da mesma atividade. De acordo com o economista britânico Alfred Marshall, o primeiro a perceber esse fenômeno no início do século XX, existem três razões que justifiquem os conglomerados: fornecedores especializados, mercado comum de trabalho e vazamento de conhecimento. Utilizando a idéia e economias externas, podemos entender o porquê de alguns países, pelo acaso histórico, continuarão sendo grandes produtores de determinados bens. Pois, mesmo que novos países sejam mais eficientes, o acaso histórico coloca o país pioneiro com um preço melhor do que o novo país produtor. Dessa vez, as economias externas e a especialização vão no sentido contrário das teorias de vantagens comparativas.

Utilizando como base as teorias de padrão de comércio internacional, falaremos agora um pouco sobre como os governos de cada país podem influenciar o crescimento da indústria doméstica, e como que as políticas comerciais exerceram um papel importante no processo de industrialização nos países em desenvolvimento.

A partir do pós-guerra, políticas comerciais restritivas passaram a ser usadas para defesa do processo de industrialização em países menos desenvolvidos. O argumento utilizado pelos defensores desse mecanismo era o argumento da indústria nascente. Em

indústrias com economia em escala, como vimos anteriormente, o setor necessita de uma ajuda do governo até que ela produza a um preço competitivo. Isto é, sem barreiras de proteção ao mercado doméstico, a indústria nacional nunca produziria a um preço que pudesse competir com os produtos importados. A intervenção de governo se justificaria, principalmente porque existiriam também falhas de mercado, como, por exemplo, mercado de crédito imperfeito e o problema da apropriabilidade, no qual o pioneiro tem todo o ônus ao iniciar a atividade no país, e as firmas que vem em seguida se apropriam dos benefícios criados pelo pioneiro².

Com o intuito de resumir os padrões de competição no comércio internacional, o pesquisador David Yoffie³ cria um quadro que sintetiza a nossa discussão sobre o tema.



Na sua argumentação, indústrias com muitos produtores no mundo, em que nenhuma firma isoladamente tem poder de interferir nos preços mundiais, e que também contam com pouca intervenção governamental, seria o caso clássico de vantagem comparativa como vimos anteriormente.

² Krugman, P e Obstfeld, M – A Política Comercial nos Países em Desenvolvimento, em *Economia Internacional: Teoria e Política* (2005)

³ Yoffie, David B. – *Introduction: From Comparative Advantage to Regulated Competition*, in *Beyond Free Trade* (1993)

Além do modelo de vantagens comparativas, existem também indústrias que, por apresentarem retornos em escala crescentes, tendem naturalmente a um grau de concentração mais elevado. Porém são setores que o governo não vê motivos para uma grande intervenção governamental. Um bom exemplo é o comércio internacional de níquel.

Quando o governo interfere em setores com baixa concentração global, por exemplo, através de cotas e subsídio, o padrão de competição sai do modelo de vantagens comparativas e passa para o padrão de competição política.

Existem também casos que nem a intervenção governamental, e nem o fato de ter uma alta concentração no mercado mundial são suficientes para explicar isoladamente o padrão de concorrência no mercado internacional. Um exemplo dado para esse caso é o da indústria automobilística.

Capítulo 2 – Duas economias com muitas semelhanças no passado e com algumas no presente: Brasil e México

Se formos analisar o processo de industrialização dos principais países latino-americanos, do pós-guerra até final do século XX, é impressionante como que em linhas gerais, esse processo foi tão parecido. A fórmula que países como Brasil, México, Argentina, Chile, Venezuela, utilizaram para aumentar a grau de industrialização foi a mesma, forte intervenção governamental, baseado no conceito de industrialização por substituição de importações. A intensidade e os instrumentos utilizados pelos governantes desses países não foram os mesmos, porém a direção sim. Da mesma forma, após o segundo choque do petróleo, no final da década de setenta, e da elevação das taxas de juros americanas, todas essas economias passaram por grandes dificuldades. Mais uma vez, o tamanho da dificuldade que esses países passaram na década de oitenta, foram resultados dos diferentes graus de endividamento (externo e interno) que essas economias se situavam e também dos sucessos e fracassos dos investimentos feitos anteriormente. O pacote de medidas que foi usado pelos governantes para colocar a economia no caminho do equilíbrio incluía reformas estruturais na economia e abertura comercial. O ano que o processo de reestruturação começou e a força dessas reformas, no sentido de mudança do *status quo*, variaram de país para país. Dentro dessa linha de pensamento, iremos perceber nesse capítulo, grandes semelhanças no processo de industrialização do Brasil e do México, como também algumas semelhanças no processo de modernização do Estado Nacional, enfatizando que em termos de abertura comercial da economia, o México abriu muito mais a sua economia do que o Brasil.

Esse capítulo está dividido da seguinte maneira. Na seção 2.1, faremos uma breve introdução da economia brasileira, enfatizando as reformas econômicas do período 80/90. Já na seção 2.1.1, o trabalho tenta mostrar o processo de mudança da economia brasileira, do Estado Nacional-Desenvolvimentista até uma economia mais aberta e com uma maior presença do mercado. Também faremos uma breve introdução do setor automobilístico (2.1.2) no Brasil. Na Seção 2.2, analisaremos a economia mexicana, enfatizando a política

de abertura comercial a partir dos anos 80, com alguns destaques para o setor automobilístico.

2.1 - Introdução à Economia Brasileira

Entre 1964 e 1985 o Brasil foi governado por seguidos governos militares. Escolher esse período histórico para começar uma introdução da economia brasileira deve-se a alguns motivos. Uma das razões é que existiu um claro e prolongado continuísmo de políticas econômicas entre os sucessivos governantes que por lá passaram, numa linha nacional-desenvolvimentista, fato até então raro na história republicana, o que facilita no momento de identificar a direção que a economia brasileira estava tomando. Outro motivo, é que para bem ou para o mal, ainda temos uma grande herança daquela época. Para bem, podemos dizer que um dos motivos de nós termos hoje um parque industrial diversificado foi que nesse período, o governo brasileiro investiu uma quantidade enorme de recursos para aumentar o nível de industrialização do país (II PND). Todavia, o endividamento interno e externo que o governo federal contraiu para investir em infra-estrutura, aumentar e diversificar a capacidade instalada da indústria nacional, entre outros tipos de gastos, investimentos ou subsídios, o deixou de mãos atadas após o segundo choque do petróleo, fato que comprometeu o crescimento da economia brasileira por vários anos.

É interessante notar o fato da economia brasileira somente ter conseguido atingir altas taxas de crescimento econômico, durante o período militar, após as profundas reformas estruturais (tributária e financeira), feitas entre 64 e 67. Porém, após o fim do governo Figueiredo, 1984, a economia brasileira necessitava de mais reformas, dessa vez, para desatar o nó entre crescimento econômico e financiamento público. Podemos afirmar que até os dias de hoje, o processo de reestruturação do Estado brasileiro ainda não foi concluído. Ainda precisamos de uma ampla reforma tributária, uma reforma da previdência social, para que ela seja viabilizada, dado as mudanças demográficas ocorridas nas últimas décadas, uma reforma nas leis trabalhistas que permita um aumento do trabalho formal, um Poder Judiciário que traga segurança jurídica para os investidores, enfim, mudanças que dariam uma maior dinâmica ao sistema produtivo, que melhorariam as contas públicas, e

que reduziriam as incertezas aos investidores. Uma nova estrutura que diminuiria a dependência do setor produtivo às políticas governamentais protecionistas, possibilitando um maior avanço na liberalização comercial, assunto sempre em pauta nos encontros promovidos pela OMC e nas discussões da criação da ALCA.

Apesar de termos hoje uma ampla agenda de reformas, não podemos esquecer que muitas coisas já foram feitas desde o fim do período militar. A inflação brasileira anual que chegou a ser de quatro dígitos por mais de um ano, após vários planos de estabilização frustrados (Cruzado, Bresser, Verão, Collor I e Collor II), finalmente chegou a um patamar razoável após o Plano Real. Nos dias de hoje, a questão da dívida externa já não é mais um problema como foi até o início da década de noventa. As privatizações que ocorreram nos anos 90, e a criação das agências reguladoras avançaram na direção de um Estado regulador e não produtor. A lei de responsabilidade fiscal também foi um grande avanço no sentido de punir a irresponsabilidade fiscal por parte dos governantes. Isso tudo sem falar na abertura comercial dos anos 90, que diminuiu as distorções tarifárias do Brasil com o resto do mundo.

2.1.1 - Do processo de Industrialização por Substituição de Importação à Abertura Comercial

O modelo de industrialização brasileiro no pós-guerra estava claramente baseado na idéia de industrialização por substituição de importações, bastante defendida pela Cepal⁴. O argumento da Cepal, em seus diagnósticos para as raízes do subdesenvolvimento, era que os países latino-americanos exportavam basicamente produtos primários, enquanto que importava produtos industrializados, assim, a tendência é que os termos de troca se deterioresem ao longo do tempo.

O modelo de desenvolvimento econômico apresentado por Rosenstein-Rodan, que introduziu a idéia que seria possível um *big push* na economia se o estado coordenasse investimentos em setores estratégicos⁵, eliminando os principais pontos de estrangulamento

⁴ No Brasil, Celso Furtado foi o maior economista defensor desse tipo de política para o desenvolvimento econômico, e boa parte de sua obra, expressa esse tipo de pensamento nacional-desenvolvimentista.

⁵ Debraj, Ray – *History, Expectations, and Development, in Development Economics* (1998)

da economia, pode ser visto nos dias de hoje como uma boa caracterização de como os *policy makers* da época pensavam em desenvolver o país.

O governo brasileiro, para promover essas políticas, atuava em basicamente em três áreas. Investia em infra-estrutura e em outros setores que considerava prioritário, um bom exemplo foram os investimentos no setor siderúrgico. Protegia a indústria nacional através de barreiras tarifárias entre outras barreiras não tarifárias, tanto o setor automobilístico quanto o siderúrgico se beneficiou dessa proteção de mercado. E ainda fornecia crédito em condições privilegiadas para implantação de novos projetos. Um dos canais que o governo utilizava para realizar esses empréstimos era o BNDES, que foi criado em 1952 para fornecer crédito de longo prazo para o setor produtivo.

Políticas de substituição de importações não necessariamente vão na contramão das políticas de promoção das exportações. “Uma indústria na medida que ganha capital e tecnologia pode passar a ser exportadora, como iria acontecer no Brasil com a produção de calçados, celulose, aço e até produtos siderúrgicos”⁶.

Várias medidas também foram tomadas para promover as exportações. Entre elas, foi implementado em 64 o regime de *drawback*, permitindo as empresas importarem matérias-primas e bens intermediários com isenção de direitos aduaneiros, desde que, o produto importado fosse incorporado no produto a ser exportado. Em 1965, o governo também passou a isentar do pagamento de IPI os produtos exportados, isenção que também ocorreu com o ICM, a partir de 67. Além das isenções tributárias, programas de financiamentos à exportação também foram criados no mesmo período, como por exemplo, o fundo para o financiamento de exportações (Programa de Financiamento as Exportações do Tesouro Nacional – FINEX) administrado pela CACEX (Carteira de Comércio Exterior). Em 1972, foi criado o Befiex (Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação), onde as empresas se comprometiam a cumprir um nível de produção e de conteúdo nacional nos produtos exportados, garantindo em troca “isenções de tarifas de importação, de IPI e de ICM para importar bens de capital, componentes e matérias primas, desde que seu valor não excedesse 1/3 do valor de exportação e as importações totais não

⁶Simonsen, M H [1990] Liberar o Comércio Exige Coragem, publicado primeiramente em 7/2/1990 na revista Exame (edição especial).

superassem 50% do total das exportações”⁷. A indústria automobilística foi um dos setores mais beneficiados pelo Bepex. Esses mecanismos de apoio às exportações ajudaram o país a atingir as altas taxas de crescimento econômico na década de setenta.

Todavia, o modelo de crescimento adotado pelo Brasil gerou alguns problemas. Algumas indústrias não chegaram a produzir em uma escala eficiente. Alguns setores não foram suficientemente incentivados a exportar. Outro problema foi também o custo de implantação desse modelo para o Estado brasileiro. Porém, na década de oitenta, o parque industrial brasileiro já era completo e integrado.⁸

O segundo choque do petróleo e a elevação das taxas de juros internacionais levaram a economia brasileira à ruína. A dívida externa aumentou significativamente. Isso sem contar que o processo inflacionário aumentava a cada ano, de forma que não tinha mais como ser conivente com a inflação, como o governo tinha sido na década anterior.

A partir de 82, o governo brasileiro encontrava-se em uma encruzilhada, e dela não saiu até o fim da década. Não dava mais para continuar o modelo de desenvolvimento econômico da década passada, e o que é pior, não tinha nenhum caminho definido para onde deveríamos seguir. Na primeira metade da década fomos governados por um governo militar já enfraquecido politicamente em fase de transição para democracia, e na segunda metade da década quem assumiu o país foi o enfraquecido José Sarney, vice na chapa de Tancredo Neves à presidência, que morreu antes da posse, e que foi eleito pelo voto indireto.

Enquanto que no Brasil a disputa política para definir qual caminho a seguir não se definia, em 89, em Washington, o economista John Williamson sugeriu uma agenda de reformas para os países em desenvolvimento, que ficou conhecido como Consenso de Washington. Ele recomendava basicamente responsabilidade fiscal, diminuição do papel do Estado na economia e uma liberalização comercial e financeira.

Nas eleições de 89, o candidato Fernando Collor ganhou, com propostas de modernizar o Estado brasileiro. De fato, dois passos realmente foram dados para modernizar o Estado: uma modesta onda de privatizações e uma maior abertura comercial. Os principais setores privatizados nesse momento foram os de siderurgia, fertilizantes e

⁷ Helen Shapiro – Análisis de las políticas de promoción de exportaciones de Brasil

⁸ Lavínia Barros de Castro

petroquímico. Apesar de ter havido uma primeira onda de abertura comercial entre 88/89⁹, na qual as tarifas nominais médias passaram de 57,5% para 32,1%, a abertura comercial do governo Collor foi mais brusca. “Ela acabou com o as listas de produtos com emissão de guias de importação suspensas, conhecido como *Anexo C*, que continha aproximadamente 1300 produtos, além de acabar com os regimes especiais de importação (exceto Zona Franca de Manaus, *drawback* e bens de informática)”¹⁰. O controle de importações passou a ser apenas tarifário, deixando de existir um controle por quantidade. O governo também reduziu as tarifas de importação, levando-as para uma média de 13,5%, além de anunciar futuras reduções, para dar tempo para a indústria nacional se preparar para uma economia mais aberta, dado que houve baixos investimentos pelo setor produtivo na década anterior.

Apesar de as reformas para modernizar a economia brasileira tenham sido modestas no período Collor/Itamar, entre outros motivos pelo desfecho político que o governo tomou, não dá para negar, que de fato, o tema modernização do Estado nacional entrou na agenda política com alta prioridade. Como a estabilização da economia ocorreu em 94, pelo plano Real, o debate de política econômica pôde enfim avançar para essas outras frentes.

Em 1994, ano que o Plano Real foi criado, houve mais uma redução das tarifas nominais de importação, chegando numa média de 11,2%¹¹. Um dos motivos dessa nova redução era o controle da inflação, pois como no Plano Real não existia controle de preços, uma maior concorrência via preço poderia ajudar o Plano na largada. Porém, a partir de 94, houve um reverso na política de abertura comercial. A crise do México mostrou as dificuldades no balanço de pagamentos que uma economia, recém aberta comercialmente, poderia sofrer, isto é, altas taxas de importação de bens de consumo, fragilidade nas exportações, gerando altos déficits na balança comercial e na conta corrente. Seja para prevenir futuros problemas na balança comercial e/ou defender interesses de setores industriais que estavam perdendo competitividade, o fato é que o governo elevou as tarifas nominais de importação para uma média de 15,6% em 1997, baixando de novo para 15% em 99 e 13,5% em 2002. O setor mais protegido nesse reverso da abertura comercial foi o

⁹ Marcelo de Paiva Abreu – Trade Liberalization and the Political Economy of Protection in Brazil since 1987.

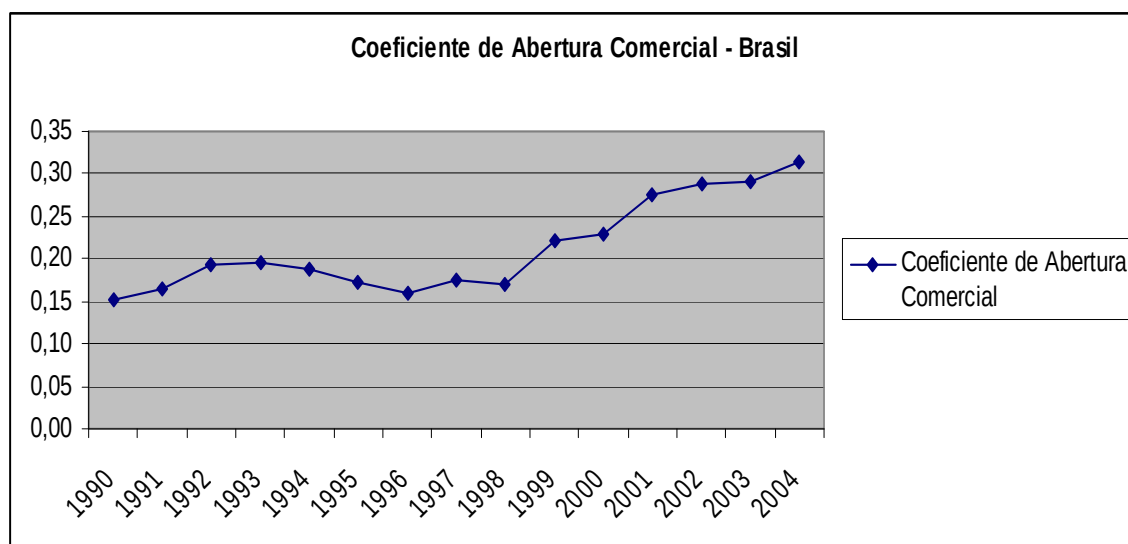
¹⁰ Lavínia Barros de Castro – Privatização, Abertura e Desindexação – Economia Brasileira Contemporânea.

¹¹ Marcelo Abreu [2004] e Kume, Piani e Souza [2000]

setor automobilístico, que em 1999 tinha uma tarifa nominal de 30,3% e uma tarifa efetiva de 89,1%. Só para efeitos de comparação, a tarifa efetiva média de importação em 99 era de 18,7%.

Uma maneira fácil de medir a evolução do grau de abertura comercial de uma economia é calculando o coeficiente de abertura (soma do valor das importações e das exportações dividida pelo PIB). Segue abaixo (Gráfico 1), a evolução do coeficiente de abertura comercial no Brasil desde 1990.

Gráfico 1



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE, Série Histórica Contas Nacionais.

2.1.2 - O Setor Automobilístico Brasileiro.

Se dentro do modelo de desenvolvimento econômico de Rosenstein-Rodan, a siderurgia tem um papel fundamental no crescimento econômico por ofertar insumos para vários outros setores, desencadeando várias cadeias produtivas, a mesma importância tem o setor automobilístico, só que este, demanda insumos de uma gama variada de setores, acelerando o processo de industrialização. E de fato, desde a Era Vargas, o setor siderúrgico foi considerado um dos setores prioritários para o governo investir, e a partir do governo JK, o setor automobilístico também passou a ser prioritário. Trazer para o país

grandes empresas do setor automobilístico fazia parte do Plano de Metas, uma exceção entre as demais metas que visavam o investimento em infra-estrutura.¹²

Para fazer algum sentido, a idéia de que o setor automobilístico iria puxar o desenvolvimento de outras cadeias produtivas, um grau de nacionalização do automóvel a ser produzido no país deveria ser elevado, pois, caso contrário, iria ter apenas montadoras de veículos utilizando *kits* importados, e não estaríamos desenvolvendo outros setores da cadeia produtiva da indústria automobilística, como por exemplo, indústrias de autopeças. De fato, em pouco tempo, o grau de nacionalização exigido para os automóveis produzidos no país chegou a 99%¹³. Outro fato, é que o BNDES, além de financiar a instalação de indústrias automobilísticas, também financiou a instalação de fabricas de autopeças.

Alguns períodos foram marcantes para o setor automobilístico, particularmente, o período entre 1967 e 74, conhecido como “milagre econômico”, o setor cresceu a taxas médias de 20% a.a., puxado pelos instrumentos de crédito ao consumidor para compra de automóveis, e também pelos programas de apoio às exportações, particularmente pelo Biefex (Programas Especiais de Exportação).

No início da década de 90, a produção nacional de automóveis ainda era praticamente a mesma da época do milagre econômico. Isso se deve aos problemas que o setor passou na década de 80, principalmente pela diminuição dos financiamentos, tanto para os consumidores como para os produtores, dado que o governo estava com escassez de recursos financeiros, não considerando os problemas que as tentativas mal sucedidas de conter a inflação trazia para o setor como um todo.

A abertura comercial dos anos 90 forçou a retomada de investimentos no setor. A indústria passou por fortes pressões para a eficácia e redução de custos. Segundo um trabalho realizado por J. A. Negri/Ipea (1999), “entre 90 e 98, foram editados 21 instrumentos (entre portarias, decretos, medidas provisórias) que abrangiam a redução de alíquotas de impostos (ICMS e IPI), além de Acordos Emergenciais e do Regime Automotivo”.

O Regime Automotivo foi criado em 95 para retomar os investimentos no setor, já que estava operando perto da capacidade instalada. Ele concedeu benefícios fiscais para

¹² O Complexo Automotivo - BNDES

¹³ Simonsen

empresas que instalassem fábricas no país, sendo o benefício maior se a fábrica fosse instalada em regiões menos desenvolvidas. Teve também uma diminuição das tarifas de importações de bens de capital. A tarifa de importação de veículos era reduzida em 50% para as empresas que estavam para instalar uma fábrica no país. Diminuição do valor do IPI na compra de bens de capital, matéria-prima, autopeças entre outros. Em troca o governo exigia um nível de nacionalização médio de 60% para as empresas já instaladas e 50% para as que estavam instalando. O governo também fazia um sistema de compensação de importações por exportações.¹⁴

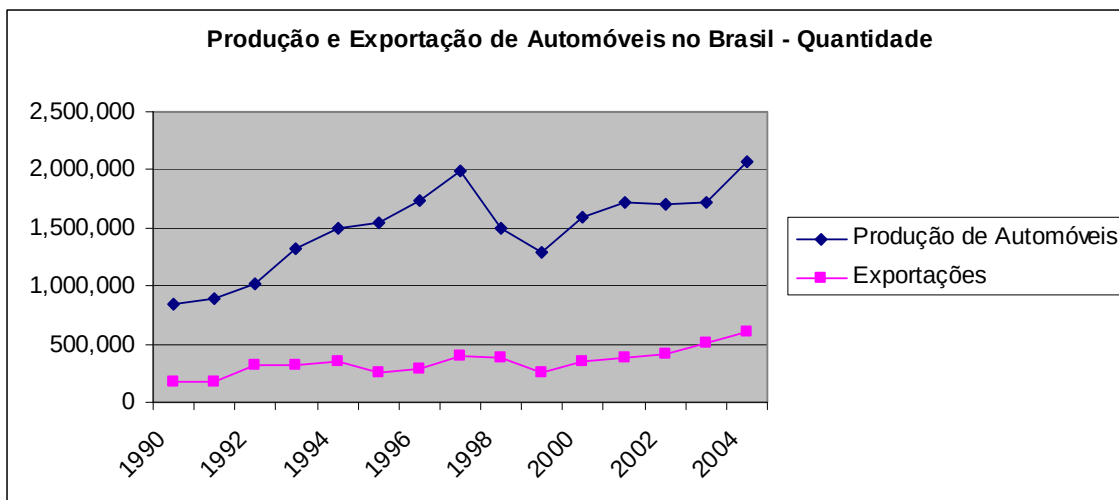
Durante a década de 90, a política de comércio exterior para o setor não foi linear. O processo de abertura comercial do governo Collor diminuiu drasticamente as tarifas de importação de automóveis, processo continuou até 94, quando a partir de 95 o processo teve uma reversão. As tarifas nominais médias de importação que em 94 era de 19,9% passaram para 41% em 95 e 52,4% em 96, sendo que em 2002 o valor médio já tinha caído, estava em 29,9%.¹⁵ Dentre os motivos da reversão da política de abertura do setor, podemos afirmar que a preocupação com a balança comercial por parte do governo, e a política de incentivos em novos investimentos no setor como as principais justificativas para tais medidas.

A evolução da produção e das exportações de automóveis no Brasil de 1990 até 2004, e a participação dos veículos importados nas vendas no atacado para o mesmo período estão apresentadas nos gráficos 2 e 3.

¹⁴ O Complexo Automotivo

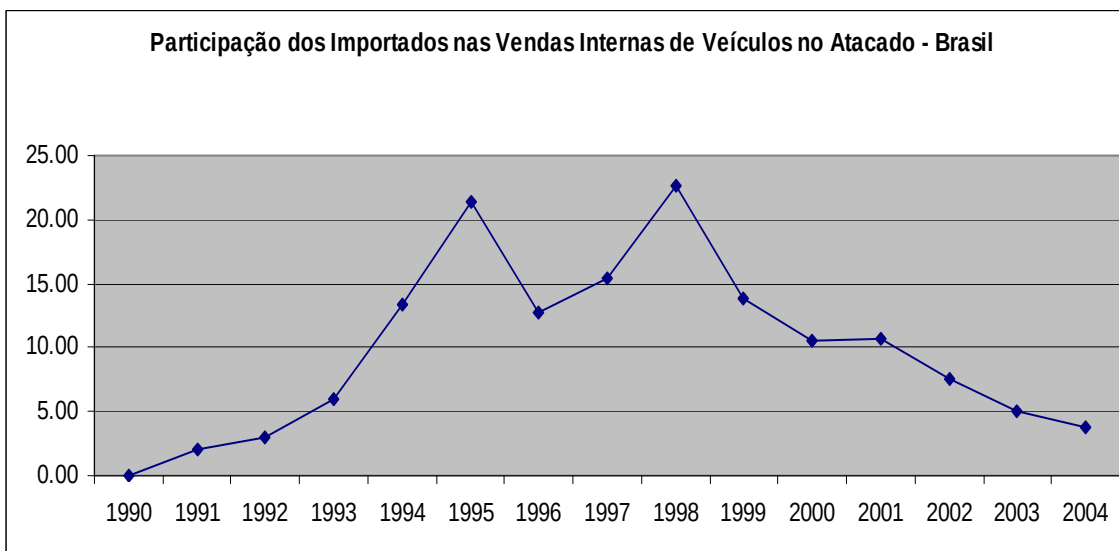
¹⁵ Kume, Piani e Souza [2000]

Gráfico 2



Fonte: Elaboração própria com base no dados do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2005., Anfavea.

Gráfico 3



Fonte: Elaboração própria com base no Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2005, Anfavea.

2.2 – Do Passado Nacional-Desenvolvimentista ao Livre Comércio: Um Breve Resumo da Economia Mexicana com Ênfase na Abertura Comercial.

A economia mexicana no início dos anos 80 foi marcada por uma profunda crise macroeconômica. A crise da dívida externa pode ser explicada, em grande parte, pelo alto

endividamento externo combinado com a elevação das taxas de juros internacionais. Porém, a situação foi agravada pela queda do preço do petróleo depois da súbita alta ocorrida entre 79/80, uma vez que o petróleo era o principal produto de exportação do país. O diagnóstico para crise foi uma combinação do modelo de crescimento “voltado para dentro” com uma grande intervenção estatal. Assim, as reformas que seriam propostas, buscavam um modelo de crescimento “voltado para fora”, com ênfase principalmente nas exportações de produtos não-petrolíferos. Reformas que abriram comercial e financeiramente o país, e que também reduziram o papel do Estado na economia.¹⁶

A estratégia de desenvolvimento com ênfase nas exportações ficou bem clara a partir de 83, quando houve uma mudança nas políticas de promoção industrial, passando a privilegiar somente um pequeno grupo de setores industriais, como o setor automobilístico, de microcomputadores e farmacêutico.

O governo mexicano controlava não só as tarifas *ad valorem* dos produtos importados como também a quantidade a ser importada. Entretanto, a partir de 85, o governo acabou com quase todas as exigências de licenças de importação. Boa parte dos produtos beneficiados pela medida eram bens de capitais e intermediários. As tarifas médias de importação que em 85 eram de 28.5%, passaram para 11,0% em 87, chegando em 92 a 12 %.

No caso das exportações, um fato marcante na década de 80 foi a crescente participação dos produtos industriais no conjunto dos produtos exportados. Em 81, os produtos industriais representavam apenas 21% do total exportado, enquanto que em 94 já representavam 71,3%. Porém é bom ressaltar que houve uma concentração de setores na composição das exportações industriais, sendo que o setor automotivo era um dos que tinha o melhor desempenho. O comércio intra-firma das multinacionais também foi muito importante, pois tiveram um papel crucial para aumentar o grau de integração com os EUA.

É importante lembrar que no final da década de 80 o sistema financeiro mexicano foi amplamente reestruturado. No campo operacional, uma das principais medidas foi a liberalização das taxas de juros do sistema bancário. Já no marco jurídico-institucional, várias medidas foram tomadas no sentido de liberalização do setor financeiro, inclusive

¹⁶ Ana Cláudia Além – Abertura Comercial e Financeira no México nos Anos 80 e 90: Principais Resultados – Texto para Discussão 46 / BNDES, Julho 1996.

iniciou um processo de privatização do sistema bancário¹⁷. Outra mudança importante foi a abertura da conta de capitais, que aumentou a integração ao mercado financeiro internacional.

Ao mesmo tempo em que a abertura comercial foi fundamental para melhorar os fundamentos microeconômicos de algumas indústrias, principalmente, as consideradas pelo governo como prioritárias para o desenvolvimento econômico “voltado para fora”, ela trouxe alguns problemas macroeconômicos, o principal deles foi o crescente déficit comercial, e conseqüentemente, maiores déficits em conta corrente. Esse problema foi até certo ponto compensado, principalmente a partir do início da década de 90, pelo alto influxo de capitais, influenciados também na expectativa da criação do Nafta (*North American Free Trade Agreement*). E após a crise do México, entre final de 1994 e início de 1995, a taxa de câmbio passou para um regime flutuante, além de ter havido uma grande desvalorização. A desvalorização do peso e o regime de câmbio flutuante foram fundamentais para melhorar os problemas da balança comercial.¹⁸

O objetivo do Nafta foi o de criar uma área de livre comércio entre México, EUA e Canadá, já observando os altos fluxos de comércio entre esses três países. Antes mesmo de entrar em vigor, janeiro de 1994, os governos desses países já viam discutindo uma redução gradual das barreiras de importação, com metas futuras de eliminação das tarifárias de importação. As metas eram estabelecidas de acordo com a sensibilidade de cada setor industrial dentro de cada país, para que houvesse tempo dessas indústrias se prepararem para abertura comercial, porém, sempre visando uma eliminação total das barreiras alfandegárias em um prazo de 15 anos. Atualmente, uma grande parte do comércio entre esses países já ocorre sem barreiras alfandegárias.¹⁹

Após o Nafta, várias empresas instalaram-se no México, sendo uma parte quase na fronteira com os Estados Unidos. O principal incentivo das empresas que instalavam as

¹⁷ Além [1996]

¹⁸ Para acompanhar a evolução desses fundamentos macroeconômicos no México, o site do “Banco de México” disponibiliza relatórios anuais com todos os dados macroeconômicos relevantes para o período.

¹⁹ Para uma maior compreensão dos efeitos do Nafta na economia mexicana: Lederman, D Moloney, F. William and Servén, Luis – Lessons from NAFTA for Latin America and the Caribbean Countries: A Summary of Research Findings. World Bank [2003]

suas fabricas no México era a diferença no custo da mão-de-obra, sendo que no México esse custo era muito mais baixo. Para evitar que empresas estabelecessem apenas montadoras no México, importando de fora da área do Nafta, os componentes necessários para produção de um bem qualquer, apenas para entrar com isenção tarifária nos EUA, foi estabelecidas “regras de origem”, onde um percentual do valor final do produto deveria ser de fato produzido dentro da área do Nafta.²⁰

O processo de abertura comercial continuou de uma forma intensa após o NAFTA. O México assinou outros acordos de livre comércio, sendo os mais relevantes, pela participação da economia envolvida na economia mundial, os acordos assinados com a União Européia e recentemente o com Japão. Atualmente, o México tem tratados de livre comércio com 40 países.

Com a estratégia de crescimento adotada pelo México, que faz das exportações um dos principais elementos do crescimento econômico, a dependência da economia mexicana à economia americana aumentou, pois, o maior destino das exportações mexicanas é para os EUA, sendo assim, o crescimento econômico do México tem uma forte correlação com o crescimento da economia mexicana, correlação possivelmente não muito desejada, que por ser um país ainda em desenvolvimento, necessitaria crescer a taxas mais elevadas para que houvesse no futuro uma aproximação da renda per capita. Entretanto, o México conta com uma relação comercialmente privilegiada com os EUA, porque dado o fato desses países terem uma grande fronteira em comum, o problema do fluxo de imigrantes mexicanos aumentarem com o desemprego no México, o crescimento econômico do México é sempre um fator muito desejado pelos governantes americanos.

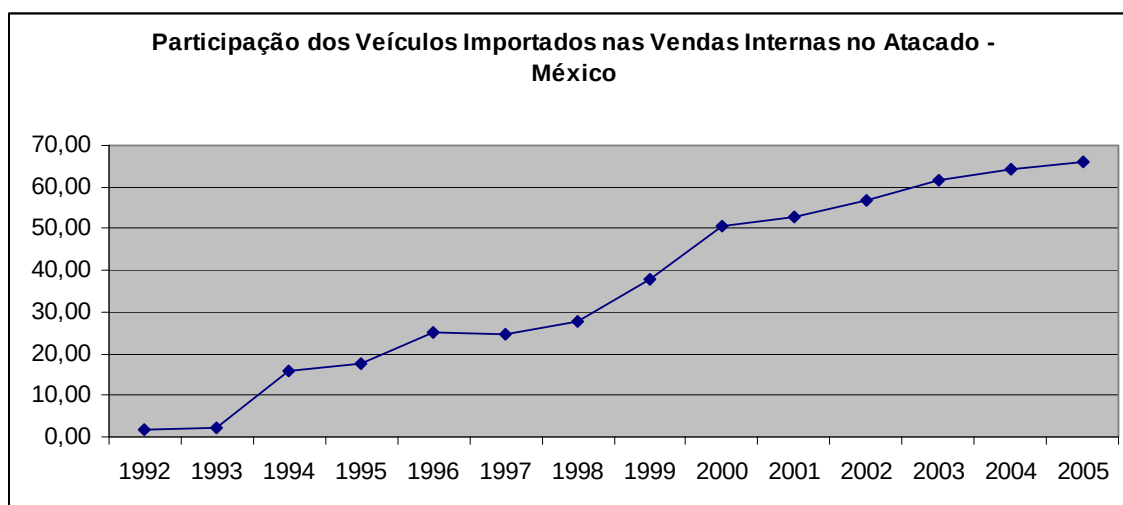
O coeficiente de abertura do comercial do México aumentou drasticamente. Em 1980, esse coeficiente era de aproximadamente 0,18, em 1990 passou para 0,36 e em 2005 se encontrava perto de 0,54. Isto é, dobrou entre 1980/1990, e aumentou em mais 50% de 1990 até 2005.

O impacto da abertura comercial no setor automotivo, tido pelo governo, desde o início do processo de abertura comercial, como um dos setores prioritários do governo, no projeto de desenvolvimento “voltado para fora”, foi muito alto. Atualmente, uma parte

²⁰ Ver Lederman, D Moloney, F. William and Serven, Luis [2003]

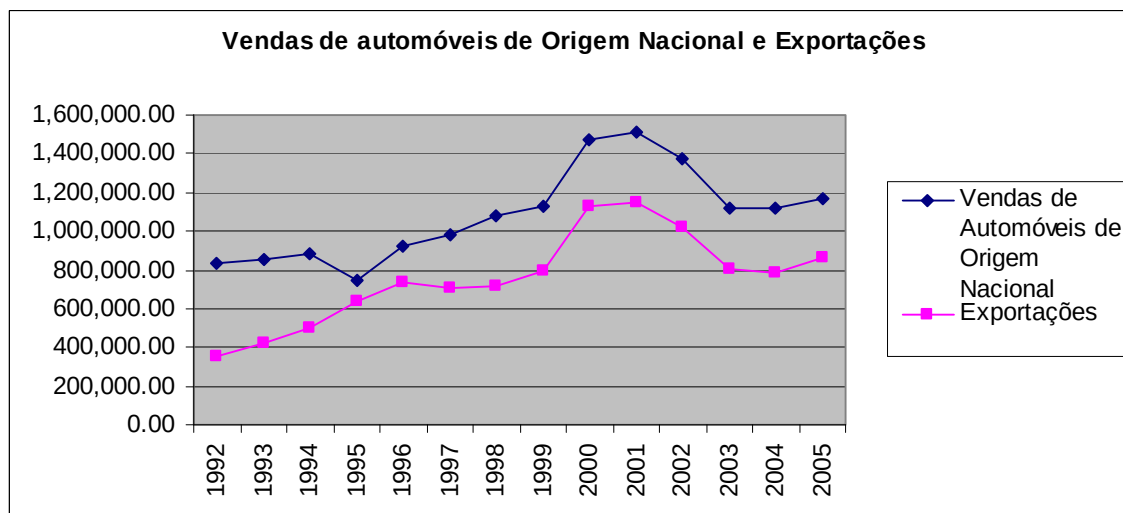
significativa da produção interna de automóveis é exportada, aproximadamente 70% da. Segue nos gráficos 4 e 5 a evolução das exportações de automóveis e também a evolução da participação dos automóveis importados nas vendas internas no atacado, tendo hoje uma participação de cerca de 64%²¹ nas vendas internas.

Gráfico 4



Fonte: Elaboração Própria com dados do Banco de México

Gráfico 5



Fonte: Elaboração Própria com dados do Banco de México

²¹ Dados de 2005 obtidos no *site* do “Banco de México”

Capítulo 3 – Uma Análise da Evolução dos Preços Relativos dos Automóveis no Brasil e no México

Nesse capítulo iremos analisar o comportamento das variações dos preços dos automóveis no Brasil e no México. O objetivo é tentar mostrar como que as diferenças de proteção do mercado interno, pela via das políticas comerciais, podem criar diferentes comportamentos da firma no momento de fixar o seu preço, uma vez assumindo o bem como comercializável. Em outras palavras, os países com diferentes graus de proteção do mercado interno tenderiam a ter diferenças nas estruturas de formação de preços.

A escolha do setor automobilístico para realizar esse trabalho se justifica pelo fato das políticas comerciais, praticadas pelos governos brasileiro e mexicano, no que se refere à proteção do mercado interno, se situam em campos opostos, facilitando as nossas observações. Apesar de ter havido semelhanças no passado, a atual política comercial para o setor automobilístico é muito protecionista no Brasil e muito liberalizada no México. E de acordo com os dados apresentados no capítulo anterior, esse fato se confirma tanto do lado da política de comércio exterior desses dois países, quanto na participação das vendas no atacado dos veículos importados no Brasil e no México.

De acordo com o modelo de comércio internacional, se um bem é comercializável, um alto grau de protecionismo, tende a gerar distorções com os preços internacionais, isto é, se um país tem altas tarifas de importação para um determinado bem, o preço desse bem tende a ser mais elevado do que nos países que tem uma baixa tarifa de importação. Porém, comparar preços internacionais tem que ter muito cuidado, pois, só o fato dos países possuírem dotações diferentes dos fatores de produção já é um motivo que dificulta a análise.

Sendo assim, quando formos comparar as variações dos preços dos automóveis nesses dois países, iremos sempre estar observando as variações dos preços relativos, isto é, deflacionando a série das variações dos preços dos automóveis pelas variações dos preços

industriais do país como um todo²². Antes de começarmos a nossa análise, é necessário um maior entendimento sobre o que as variações dos preços relativos podem significar.

Variações nos preços relativos podem significar variações de produtividade dos fatores e/ou eficiências relativas ao uso de insumos e matérias-primas. Também podem significar variações nas margens de lucro de um setor em relação a outro, ou também mudanças na estrutura de oferta e demanda. Como podem ser resultado de impactos de políticas econômicas (cambial, comercial, salarial, monetária e fiscal), ou de intervenções diretas do governo no controle de preços.²³ Sendo que todas essas interpretações não são mutuamente exclusivas.

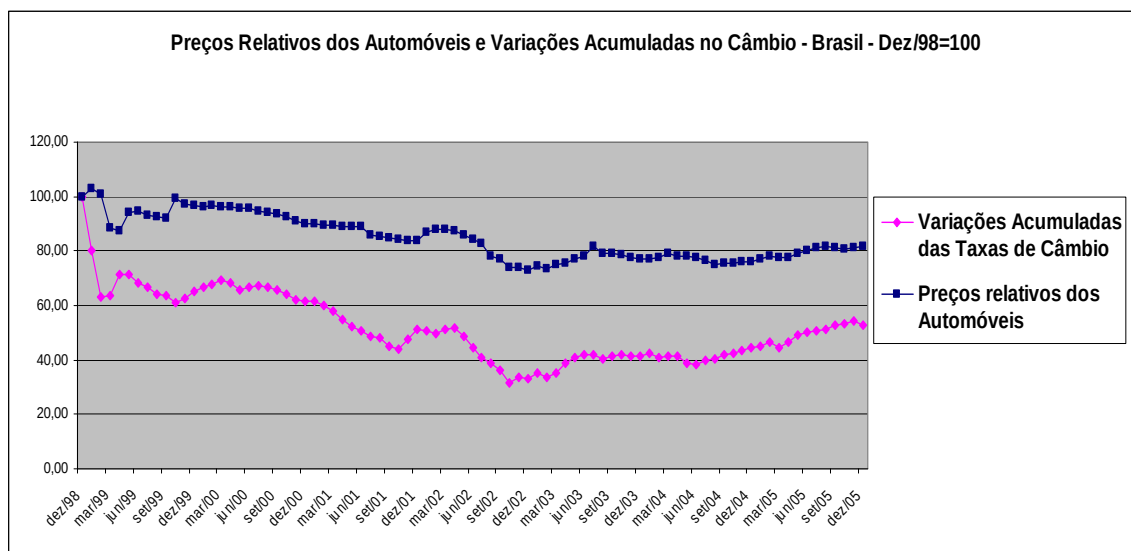
Com o objetivo de comparar as diferenças de comportamento das variações dos preços relativos dos automóveis no Brasil e no México, utilizaremos como uma das variáveis explicativas, as taxas de câmbio desses dois países com relação ao dólar²⁴. A escolha da variável câmbio parece razoável, pois o que queremos medir é o comportamento do setor automobilístico na determinação de seus preços, e sendo assim, apreciações (depreciações) cambiais podem aumentar (diminuir) a competitividade dos preços dos automóveis importados no mercado interno do país em análise, pois, assim o produtor estará sempre observando a variável taxa de câmbio no momento de determinar o seu preço. O caso descrito anteriormente é o que se espera de uma economia aberta, com pequenas barreiras tarifárias. Já o comportamento dos agentes econômicos, que atuam em um setor com alta proteção do mercado interno, no momento de determinar os preços dos automóveis *vis-à-vis* as variações nas taxas de câmbio, será o objeto de análise daqui para frente nesse trabalho, além de também tentar provar a hipótese descrita anteriormente para o caso de pouca proteção do mercado interno. A série para câmbio que estaremos utilizando está definida em US\$/R\$ e US\$/MXN, ou seja, uma subida da curva de variações acumuladas significa que houve uma apreciação cambial.

²² No Brasil, os preços dos automóveis foram extraídos do IPA, e para deflacionar a série foi utilizado o IPA por Origem-DI do setor industrial, todos esses índices são produzidos pela FGV. No caso do México, os preços dos automóveis foram coletados no INPP, e para deflacionar a série foi utilizado o INPP indústria, ambos foram coletados no *site* do Banco do México.

²³ Batista e Correia [1991]

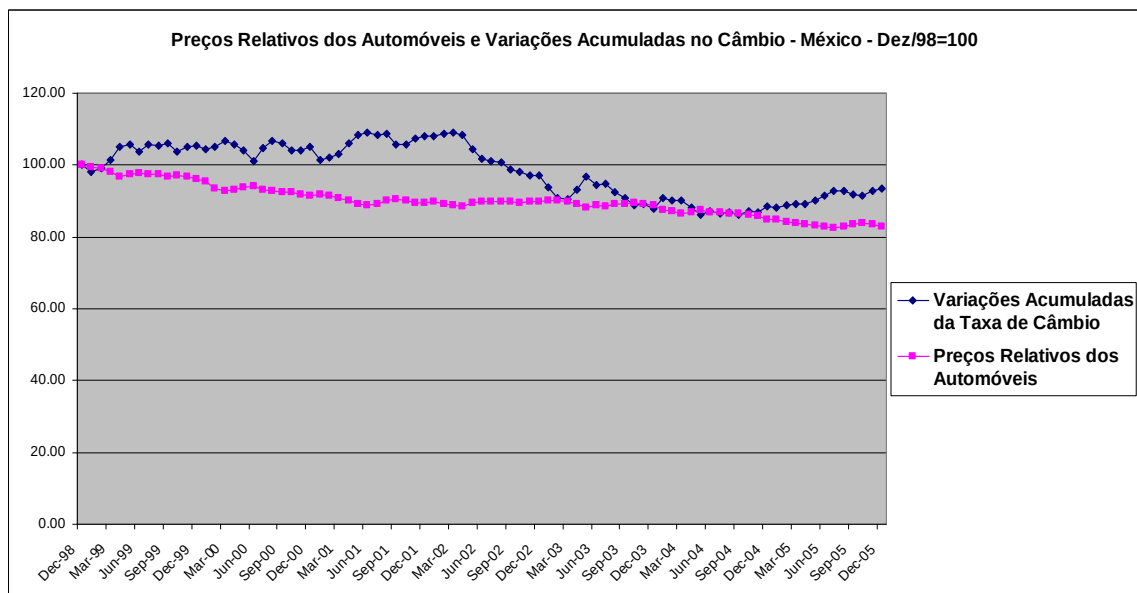
²⁴ A mês que foi escolhido para ser a base foi dezembro de 1998, pois no mês seguinte, a taxa de câmbio no Brasil passou a ser flutuante, mesmo regime adotado no México. Dessa forma tanto câmbio quanto preços relativos dos automóveis para os dois países estão definidos como 1998=100.

Gráfico 6



Fonte: Elaboração própria com dados do IPA/FGV para preços e do IPEA para taxas de câmbio.

Gráfico 7



Fonte: Elaboração própria com dados do Banco do México para preços e do IPEA para taxas de câmbio.

Pelos resultados mostrados nos gráficos 6 e 7, a primeira observação que podemos fazer, é sobre a tendência de queda dos preços relativos dos automóveis tanto no Brasil

quanto no México. Isso quer dizer que em relação aos outros produtos industriais produzidos nesses dois países, o preço do automóvel diminuiu.

Para tentar explicar o efeito das taxas de câmbio nos preços relativos dos automóveis, testaremos um modelo com as seguintes variáveis independentes: Variação acumulada do câmbio em t (Câmbio (t)), variação acumulada do câmbio em $t-1$ (Câmbio ($t-1$)), além de incluir uma tendência (Tend) e uma constante (Const). A variável dependente é o preço relativo dos automóveis (Auto).

Para testar as hipóteses, foi utilizado o método de mínimos quadrados com desvio-padrão robusto a heterocedasticidade e correlação serial (Newey-West HAC). O resultado foi o seguinte para o Brasil:

Brasil – Variável Dependente: Auto

<i>Variável</i>	<i>Coefficiente</i>	<i>Erro Padrão</i>	<i>Estatística-t</i>	<i>p-valor</i>	
Const	66,4425	1,2866	51,6418	<0,00001	***
Câmbio (t)	0,220613	0,0823095	2,6803	0,00893	***
Câmbio ($t-1$)	0,235993	0,0798296	2,9562	0,00409	***
Tend	-0,115383	0,00742326	-15,5434	<0,00001	***

$R^2 = 0,952094$

R^2 Ajustado= 0,950297

$n = 84$ observações.

Base com dados mensais.

No caso do Brasil, todas as variáveis selecionadas foram significativas em nível de significância de 1%. O que levanta a hipótese de uma correlação positiva do câmbio com os preços relativos dos automóveis. Assim, com a valorização cambial, os preços relativos dos automóveis aumentam. Além disso, o resultado da regressão aponta também para uma forte relação do câmbio ($t-1$) e os preços relativos dos automóveis. Um outro ponto interessante está confirmação de uma tendência na série²⁵.

Os resultados da regressão para o México, utilizando as mesmas variáveis especificadas para o Brasil foi o seguinte:

²⁵ O teste foi feito considerando duas defasagens, porém os resultados apontavam que Câmbio ($t-2$) não era estatisticamente significativo.

México - Variável Dependente: Auto

<i>Variável</i>	<i>Coefficiente</i>	<i>Erro Padrão</i>	<i>Estatística-t</i>	<i>p-valor</i>	
Const	122,533	2,07764	58,9771	<0,00001	***
Tend	-0,226518	0,00653788	-34,6470	<0,00001	***
Câmbio (t)	-0,319811	0,0495591	-6,4531	<0,00001	***
Câmbio (t-1)	0,0880353	0,0481377	1,8288	0,07115	*

$$R^2 = 0,964367$$

$$R^2 \text{ Ajustado} = 0,96303$$

n = 84 observações.

Base com dados mensais

Como o coeficiente estimado para o variável “Câmbio (t-1)” foi significativo em 5%, sendo somente significativo em 10%, iremos testar também a hipótese que considera apenas a variável “Câmbio (t)” para medir os efeitos do câmbio nas variações dos preços relativos dos automóveis, além de incluir uma tendência e uma constante. Assim os resultados passam a ser:

México – Variável Dependente: Auto

<i>Variável</i>	<i>Coefficiente</i>	<i>Erro Padrão</i>	<i>Estatística-t</i>	<i>p-valor</i>	
Const	123,153	2,14923	57,3012	<0,00001	***
Tend	-0,22643	0,00689535	-32,8381	<0,00001	***
Câmbio	-0,237741	0,0194623	-12,2155	<0,00001	***

$$R^2 = 0,958937$$

$$R^2 \text{ Ajustado} = 0,957923$$

N = 84 observações.

Base de dados com tempo definido em mês.

Base com dados mensais

Com essa nova especificação, todas as variáveis independentes do modelo são fortemente significativas²⁶. As relações sugeridas nessa regressão são as seguintes: Uma correlação negativa entre câmbio e preços relativos dos automóveis. Dessa forma, uma apreciação cambial reduz os preços relativos dos automóveis no México. Além de também

²⁶ Foi testada a hipótese adicionando “Câmbio (t-2)” como variável independente no modelo, porém, mesmo assim, as variáveis “Câmbio (t-1)” e “Câmbio (t-2)” não foram significativas nem em 10%.

confirmar a presença de uma tendência na queda dos preços relativos dos automóveis.

Comparando os resultados para os dois países, a primeira conclusão que podemos fazer, é que de fato existe uma tendência de queda dos preços relativos dos automóveis para os dois países, sendo que no México, nos dois modelos propostos, o coeficiente em termos absoluto da tendência é maior do que o apresentado para o Brasil.

Uma boa hipótese que explicaria essa tendência de queda dos preços relativos dos automóveis é o aumento de produtividade relativa do setor, ou também, uma maior eficiência relativa aos usos dos fatores de produção vis-à-vis as mudanças ocorridas nos outros setores da indústria. Essa hipótese parece plausível, dado os altos investimentos que o setor automobilístico vem fazendo para reduzir custos e aumentar a produtividade.

Já a correlação do câmbio com os preços relativos dos automóveis, os resultados são ainda mais interessantes. Pois, o sinal do coeficiente da variável “Câmbio”, apresenta sinais inversos no Brasil com relação aos resultados apresentados para o México, isto é, enquanto que no Brasil os preços relativos dos automóveis aumentam quando o câmbio se valoriza, no México, os preços relativos dos automóveis diminuem quando o câmbio se valoriza.

A relação do câmbio com os preços relativos dos automóveis para o México parece satisfatória com o modelo de comércio internacional. O que observamos nos resultados foi que quando mais valorizada está a moeda mexicana, menor são os preços relativos dos automóveis. Uma hipótese para esse sinal negativo, é que, com taxas de câmbio valorizadas, os preços dos automóveis importados ficam mais baixos, aumentando a concorrência, havendo uma redução do *mark-up* do setor. Uma outra hipótese para essa correlação negativa pode ser o fato de que alguns componentes dos automóveis serem importados, assim, os custos de produção do automóvel foi reduzido e seu preço relativo diminuiu com a apreciação cambial, sem necessariamente ter havido uma mudança nas margens. As duas hipóteses não são mutuamente exclusivas, podem estar ocorrendo simultaneamente uma redução de custos e também uma perda de *mark-up*. Porém, seja pelo lado do aumento da concorrência como pelo lado dos insumos na fabricação dos automóveis, o fato é que houve uma redução dos preços relativos dos automóveis com relação aos outros bens da economia quando a moeda se valorizou. Uma outra observação é

o por que do coeficiente da variável “Câmbio em (t)” ser mais significativo do que o coeficiente da variável “Câmbio (t-1)”. Uma possível explicação pode ser o fato do grau da abertura comercial no México ser muito elevado além de ter um alto fluxo de comércio, assim, o efeito da taxa de câmbio sobre os preços relativos dos automóveis pode ser quase que imediato.

No caso brasileiro, os coeficientes estimados para as variáveis, “Câmbio (t)” e “Câmbio em (t-1)”, apresentaram um sinal positivo. Um argumento para justificar esse sinal positivo, na correlação do câmbio com os preços relativos dos automóveis, está na proteção comercial que o governo brasileiro oferece para os fabricantes brasileiros, no mercado interno.

Portanto, enquanto que os outros setores industriais estão reduzindo os seus preços em momentos de apreciação cambial, seja porque não tem proteção comercial do governo e a valorização cambial aumenta a concorrência com os produtos importados, ou também, seja porque estão reduzindo custos comprando insumos mais baratos, logo, mesmo que os preços dos automóveis fiquem inalterados, os seus preços relativos irão subir.

O mesmo pode estar acontecendo quando há uma desvalorização do câmbio. As outras indústrias podem estar aumentando os preços porque alguns insumos, cotados em dólares, e, portanto custando mais caros, ou os preços dos concorrentes internacionais estão mais caros, diminuindo a competitividade dos bens importados no mercado interno, logo os outros setores também irão aproveitar para reajustar os preços. Ou seja, uma desvalorização cambial pode reduzir os preços relativos dos automóveis, bastando que os seus preços aumentem menos do que a indústria como um todo.

Dentro desse argumento, a significância do coeficiente da variável “Câmbio (t-1)” também é justificada, pois, com uma economia menos aberta comercialmente, comparada com a mexicana, é natural que a velocidade dos reajustes dos preços relativos, via comércio, como estamos supondo face às mudanças no câmbio, seja um pouco mais lenta. Isso acontece, porque no caso do México, a concorrência dos automóveis importados cotados em dólares, altera as decisões do dia-a-dia no momento de fixar os preços. Já no caso do Brasil, estamos supondo que a correlação positiva dos preços relativos dos

automóveis com o câmbio, acontece principalmente por alterações dos preços das outras indústrias face às variações do dólar.

Vale ressaltar, que o número de observações utilizadas nesse trabalho pode não ter sido suficientemente grande, podendo gerar algumas distorções nos resultados, além do fato de usarmos um modelo tão simplificado, podendo ter alguns problemas de variável omitida. Sabendo dessas limitações, esse trabalho não se propõe em fazer uma análise comparativa dos valores dos coeficientes encontrados, se contentando apenas com os sinais que os modelos apresentaram.

Analisando dessa forma, o que o modelo nos apresentou não foi nada mais do que a comprovação do que é amparado pela literatura econômica. Com baixa proteção governamental, logo uma maior concorrência, o setor automobilístico ira funcionar como os outros setores industriais, ou seja, disputando preço com o mercado interno e externo. Já em caso de alta proteção governamental o setor automobilístico estabelecerá os seus preços para o mercado interno sem se preocupar com a concorrência externa.

Conclusões

O objetivo principal desse trabalho foi o de comparar a abertura comercial no Brasil e no México, com ênfase no setor automobilístico, tentando entender e comparar as variações dos preços relativos dos automóveis em cada um dos dois países a partir de 1999.

Para que pudéssemos fazer essas análises e comparações, começamos o trabalho fazendo uma breve descrição da evolução da teoria clássica de comércio internacional, enfatizando o papel que o governo pode exercer e do grau de concentração da indústria, no sentido de determinar o padrão de competição internacional que existira no setor.

Depois, passamos a observar um pouco da história recente desses dois países, dando uma maior ênfase na trajetória que esses países fizeram, do modelo nacional-desenvolvimentista à abertura comercial, e também enfatizando as diferenças de tratamento que o setor automobilístico passou a ter no México e no Brasil, ou seja, os dois países continuam com políticas para promover as exportações, porém o Brasil continua protegendo o seu mercado interno de automóveis, fato que não ocorre com o México.

Depois observamos um pouco da teoria e um pouco da história, passamos a analisar os preços relativos dos automóveis no Brasil e no México. Assim encontramos duas relações interessantes.

Uma relação foi a tendência de queda dos preços relativos dos automóveis no Brasil e no México, resultado que pode ser explicado pelo aumento da produtividade relativa dos fatores ou também pelo uso relativamente mais eficiente dos insumos e das matérias-primas. Sendo que as duas explicações não são mutuamente exclusivas.

O outro resultado que encontramos foi que para o México, quando a taxa de câmbio se valoriza (desvaloriza) os preços relativos dos automóveis diminuem (aumentam), o que no caso do Brasil, quando o câmbio se valoriza (desvaloriza) os preços relativos dos automóveis aumentam (diminuem). O resultado sugeriu que uma menor proteção do mercado interno, os preços relativos dos automóveis evoluem como se fosse qualquer outro bem comercializável, isto é, reduzindo os preços quando aumenta a concorrência (via preços dos concorrentes) e quando reduz os custos (componentes importados em dólares). Já no caso do Brasil, como há uma grande proteção interna, os resultados combinados com

a teoria econômica sugerem que quando há uma apreciação, grande parte dos setores que produzem bens comercializáveis e não dispõe de proteção no mercado interno iram agir da mesma forma que ocorreu no México. Assim, mesmo que os preços dos automóveis não se alterem, o fato é que ele está aumentando relativamente aos outros setores, que estão reduzindo os preços.

Bibliografia

ABREU, Marcelo de Paiva. “Trade liberalization and the political economy of protection in Brazil since 1987”.

ALÉM, Ana Cláudia Duarte de. “Abertura comercial e financeira no México nos anos 80 e 90: principais resultados”. In: *Textos para discussão 46*. Área de Planejamento Departamento Econômico – DEPEC. Julho – 1996.

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. Brazilian Automotive Industry Yearbook. ANFAVEA. São Paulo, SP. Brasil. 2005

CASTRO, Lavínia Barros de. “Esperança, frustração e aprendizado: a história da nova república (1985-1989); “Privatização, abertura e desindexação: a primeira metade dos anos 90 (1990-1994). In: *Economia política contemporânea (1945-2004)*. Ed. Campus. 2005.

GIAMBIAGI, Fábio; ALÈM, Ana Cláudia. *Finanças públicas: teoria e prática no Brasil*. 2º edição. ED. Campus. 2000.

KRUGMAN, Paul R.. *Economia internacional: teoria e política*. São Paulo. Pearson Addison Wesley, 2005.

KUME, Honório; GUIDA PIANI and CARLOS FREDERICO B. DE SOUZA. “A política brasileira de importação no período 1987-98: descrição e avaliação”, (mimeo). IPEA, Rio de Janeiro. 2000.

LEDERMAN, Daniel; WILLIAM F. MALONEY and LUIS SERVEN. “Lessons from Nafta for Latin America and the Caribbean Countries: a summary of research findings”. The World Bank. Advanced Edition. 2003.

SATISTA, Chami Jorge; CORREIA, Eduardo Luiz. “Os efeitos do aço e da energia elétrica industrial sobre a competitividade das exportações e sobre a taxa de inflação brasileiras”. *In: Anais do XIX Encontro Nacional de Economia*. ANPEC, Brasília. 1991.

SANTOS, Ângela M. Medeiros, BURITY, Priscilla. “O complexo automotivo”. *In: BNDES 50 anos – Histórias setoriais*. Dez.2002.

SHAPIRO, Helen. “Automobiles: from import substitution to export promotion in Brasil” en David B. Yoffie, ed., *Beyond Free Trade*. Boston: Harvard Business School Press. 1993.

_____. “Análisis de las políticas de Promoción de Exportaciones de Brasil”. *In: BID-Intal, Revista Integración & Comercio*, nº 3, septiembre-diciembre. 1997.

SIMONSEN, Mário Henrique. “Liberar o comércio exige coragem”. *In: Carlos Eduardo Sarmiento; Sérgio Ribeiro da Costa Werlang; Verena Alberti; Textos escolhidos*. Ed. FGV. 2002.

YOFFIE, David. “Introduction: from comparative advantage to regulated competition”. *In: Beyond Free Trade*, Boston: Harvard Business School Press. 1993

WOOLDRIDGE, Jeffrey M.. *Introductory econometrics: a modern approach*. 2º edition. Thomson South – Western. 2002.