



BALANÇA COMERCIAL E DA COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA NO MERCADO INTERNACIONAL

GT4 - Microeconomia, Organização Industrial e Economia da Tecnologia

Renato Drogueff Macedo¹

Naisy Silva Soares²

RESUMO

O presente trabalho analisou a balança comercial e a competitividade da indústria automobilística brasileira e dos seus principais concorrentes no mercado internacional, de 1994 e 2012, utilizando os índices vantagem comparativa revelada, taxa de cobertura, comércio intra-indústria, índice de abertura comercial, de contribuição ao saldo comercial e posição relativa do mercado. Os resultados obtidos revelaram que o Brasil não demonstrou ter liderança na competição entre os vinte maiores exportadores mundiais de automóveis; verificou-se predomínio do comércio intraindustrial para o setor automobilístico brasileiro; e baixa abertura de comércio.

Palavras-chave: Indicadores de competitividade. Comércio internacional. Economia brasileira.

1 INTRODUÇÃO

Em 2012, o parque automobilístico brasileiro era composto de 27 empresas, que produziram, no ano citado, 3.387.390 autoveículos. Para o mesmo ano, o setor manteve no Brasil 149.543 empregos diretos e seu faturamento líquido foi de aproximadamente US\$ 94 bilhões. Além disto, neste mesmo ano, os investimentos no setor foram da ordem de US\$ 5,3 bilhões, as exportações nacionais atingiram o montante de US\$ 14,6 bilhões e o setor pagou, aproximadamente, R\$ 31 bilhões em impostos (ANFAVEA, 2013).

Naquele ano, a participação do setor foi de 18% no volume total do Produto Interno Bruto (PIB) industrial – e sua contribuição para o PIB brasileiro foi de 5%. Além disto, o Brasil foi o sétimo maior produtor mundial de automóveis, com um total de 4% de toda a produção mundial do setor em relação a sua frota (ANFAVEA, 2013).

¹ Graduando em Ciências Econômicas na Universidade Estadual de Santa Cruz. E-mail: renato.drogueff@outlook.com

² Economista. Doutora em Ciência Florestal pela Universidade Federal de Viçosa. Professora do departamento de Ciências Econômicas da Universidade Estadual de Santa Cruz. E-mail: naisysilva@yahoo.com.br



A produção brasileira de automóveis cresceu em média 6,45 % ao ano, de 1994 a 2012, enquanto as exportações nacionais cresceram em média 3,78 % ao ano, nesse mesmo período. Esse crescimento da produção e das exportações pode ser explicado pelas políticas públicas adotadas para o setor, estabilização da economia, aumento dos investimentos e crescimento da renda (ANFAVEA, 2013; CAMARGO, 2006).

Dentre o grupo dos maiores exportadores mundiais, em relação à quantidade de veículos exportados, o Brasil ocupou a 11ª posição em 2012. As primeiras posições foram ocupadas por Japão, Alemanha, Coréia do Sul e México (ANFAVEA, 2007; *id.*, 2013).

Se por um lado o setor industrial automotivo auxilia o bom desempenho da indústria brasileira como um todo, a globalização e a constante necessidade de se obter redução de custos e aumento de escala na produção têm ameaçado a competitividade da indústria nacional, principalmente a partir da década de 90 com a abertura da economia brasileira e maior inserção do país no comércio internacional.

Neste contexto, faz-se necessário estudar como evoluiu o grau de competitividade do setor automobilístico brasileiro no mercado internacional entre os anos de 1994 e 2012.

Assim, o presente trabalho teve como objetivo geral analisar a balança comercial e a competitividade do setor automobilístico brasileiro no mercado internacional, de 1994 e 2012. Especificamente, analisou-se a evolução da balança comercial do setor no período e mediu-se o grau de competitividade do setor no comércio internacional para a indústria brasileira e seus principais concorrentes no mercado externo, pelos de indicadores de Vantagem Comparativa Revelada, Taxa de Cobertura, Comércio Intraindústria, Abertura de Comércio, Indicador de Contribuição ao Saldo Comercial e Posição Relativa de Mercado, que serão descritos a seguir.

Estudos nesse sentido são relevantes, pois permitem identificar possíveis estratégias mercadológicas que auxiliem a indústria nacional a aumentar sua participação e sua competitividade no comércio exterior, bem como conquistar de novos nichos de mercado e para elaboração de políticas para inserção do país no mercado internacional.

2 METODOLOGIA

2.1. Referencial teórico

Para Adam Smith, todas as nações poderiam obter, de forma simultânea, ganhos com o comércio internacional. Estes ganhos seriam obtidos a partir da especialização do



país na produção do bem para o qual possuísse vantagem absoluta. Esta vantagem seria referente ao menor custo de produção absoluto em um determinado bem – para o autor, o custo relacionado a esta vantagem seria a quantidade de mão-de-obra utilizada na fabricação de um bem (CARBAUGH, 2004).

Esta configuração de transação comercial entre as nações indicaria a presença de importações para as que possuíssem o bem em desvantagem de custo absoluto. De forma análoga, os bens que apresentassem vantagem de custo absoluto seriam exportados para as demais economias (KRUGMAN; OBSTFELD, 2005).

Diferente de Smith, David Ricardo lançou mão da teoria entre as diferenças de custos comparativas. Nesse sentido, cada nação se especializa e exporta aquele bem para o qual possui uma vantagem comparativa. É possível que uma nação não tenha vantagem absoluta em nada, mas não é possível que uma nação tenha vantagem comparativa em tudo e a outra nação não tenha vantagem comparativa em nada. Isso ocorre porque a vantagem comparativa depende dos custos relativos (CARBAUGH, 2004).

A teoria de Eli Heckscher e Bertil Ohlin preconizava que eram as dotações dos fatores – ou recursos – que evidenciavam a vantagem comparativa de um dado país. Baseado nestas condições, um país exportaria o bem cuja produção dependesse do fator produtivo mais abundante – consequentemente, mais barato; e as importações se dariam de forma análoga (BAUMANN; CANUTO; GONÇALVES, 2004).

2.2 Referencial analítico

A evolução da Balança Comercial da indústria automobilística brasileira será analisada conforme equação (1) (LEITE, 1999):

$$BC_i^t = X_i^t - M_i^t \quad (1)$$

Onde: BC_i^t = Balança comercial do país i no período t ; X_i^t = total de exportações de bens do país i no período t ; M_i^t = total de importações de bens do país i no período t .

Se o volume de exportações supera o montante das transações de importações, ocorre o chamado superávit da balança comercial. Por outro lado, déficit da balança comercial ocorre na situação inversa.

A análise da competitividade das exportações brasileiras de automóveis foi realizada por meio do cálculo dos indicadores descritos a seguir:

Vantagem Comparativa Revelada (VCR)



O indicador Vantagem Comparativa Revelada (VCR) é apresentado na equação 2 (PETRAUSKI, 2012).

$$VCR = \frac{X_i^k / X_i^t}{X^k / X^t} \quad (2)$$

Onde: VCR = Vantagem Comparativa Revelada; X_i^k = valor das exportações do país i para o bem k ; X_i^t = valor das exportações totais do país i ; X^k = valor das exportações do bem k no mundo; X^t = valor das exportações totais no mundo.

Se o índice VCR for menor que a unidade o país apresenta desvantagem comparativa para o bem em questão, enquanto um valor maior que uma unidade demonstra que o país possui vantagem comparativa revelada no comércio internacional, sendo tanto maior quanto mais alto for este índice.

Taxa de Cobertura (TC)

O indicador de Taxa de Cobertura (TC) junto com o de VCR reflete os pontos fortes e fracos das negociações externas de uma dada economia ou de um determinado setor econômico (GUTMAN; MIOTTI, 1998) (equação 3).

$$TC_k^t = \frac{X_k^t}{M_k^t} \quad (3)$$

onde: TC_k^t = Taxa de Cobertura do bem k no período t ; X_k^t = valor das exportações do bem k do país no período t ; M_k^t = valor das importações do bem k do país no período t .

Quando o índice TC for maior que 1 (um), o bem analisado contribui para um superávit na balança comercial da região ou país analisado; quando seu valor for inferior a 1 (um), o bem ocasiona um incremento no déficit da balança comercial. Se o valor da Taxa de Cobertura for superior a unidade, existe vantagem comparativa e vice-versa.

De acordo com Pereira (2009), os bens que apresentam, simultaneamente, indicadores de VCR e TC superior a 1 (um), são pontos fortes, enquanto os bens com VCR e TC inferior a 1 (um) constituem pontos fracos do comércio internacional. Havendo caso onde um dos critérios (VCR ou TC) seja inferior a 1 (um), o bem se constitui o que eles chamam de ponto neutro. Os pontos fortes para dada região ou país apontam os bens com melhores oportunidades de inserção comercial no mercado externo, uma vez que eles indicam os produtos que exibem vantagens competitivas.



Comércio Intraindústria (G-L)

O comércio intraindústria consiste no comércio, exportação e importação, entre dois países (ou grupos de países) de produtos de um mesmo segmento industrial. Por outro lado, no comércio interindústria o intercâmbio dá-se entre diferentes setores de atividade. (VASCONCELOS, 2003; GRUBEL E LLOYD, 1975) (equação 4).

$$G - L = 1 - \left(\frac{|X_k^t - M_k^t|}{(X_k^t + M_k^t)} \right) \quad (4)$$

Onde: $G - L$ = Comércio intraindústria; X_k^t = valor das exportações do bem k do país, no período t ; M_k^t = valor das importações do bem k do país, no período t ; $|X_k^t - M_k^t|$ = balança comercial do bem k do país, no período t ; $(X_k^t + M_k^t)$ = comércio total do bem k do país, no período t .

Quando o índice for 0 (zero), o comércio é do tipo puramente interindústria; quando for igual a 1 (um), o comércio é do tipo intraindústria. Além disso, pode-se considerar como comércio intraindustrial um valor de G-L acima de 0,5 (ROSA; ALVES, 2006).

Abertura de Comércio (Oi)

O indicador de Abertura de Comércio (Oi) mede o grau de abertura de uma economia no mercado mundial. (EDWARDS, 1998) (equação 5).

$$Oi_k^t = \left(\frac{X_k^t + M_k^t}{PIB_k^t} \right) \times 100 \quad (5)$$

Onde: Oi_k^t = Indicador de abertura do comércio do bem k no período t ; X_k^t = exportações do bem k no período t ; M_k^t = importações do bem k no período t ; PIB_k^t = Produto Interno Bruto do setor k no período t .

De acordo com Soares e Silva (2013), o índice varia de 0% a 100%. Se o índice estiver entre zero e 30%, o mercado analisado há baixo grau de abertura comercial; estando o índice entre os valores de 30 a 60%, haverá presença de um grau de abertura intermediário; se o índice variar entre 60 e 100%, haverá alto grau de abertura comercial.

Indicador de Contribuição ao Saldo Comercial (ICSC)

O Indicador de Contribuição ao Saldo Comercial (ICSC) pode ser utilizado para medir a especialização das exportações de uma economia Lafay (1990) (equação 6).



$$ICSC_k^t = \frac{100}{(X_k^t + M_k^t)} \times \left[(X_k^t - M_k^t) - (X^t - M^t) \times \frac{(X_k^t + M_k^t)}{(X^t + M^t)} \right] \quad (6)$$

Onde: $ICSC_k^t$ = Contribuição ao saldo comercial do bem k no período t ; X^t = valor das exportações totais do país no período t ; M^t = valor das importações totais do país no período t ; X_k^t = valor das exportações do bem k do país no período t ; M_k^t = valor das importações do bem k do país no período t ; $(X_k^t - M_k^t)$ = balança comercial observada do produto k no período t ; $(X^t - M^t) \times \frac{(X_k^t + M_k^t)}{(X^t + M^t)}$ = balança comercial do produto k no

período t . Se o índice encontrado tiver valor acima de zero, compreende-se que o bem analisado possui vantagem comparativa revelada; por outro lado, valores negativos representam bens em desvantagem (LAFAY, 1990).

Posição Relativa de Mercado (PRM)

De acordo com Silva, Anefalos e Filho (2001), “para determinar a posição de uma nação no mercado internacional de um produto, é necessário calcular seu saldo comercial ($X_{ik}^t - M_{ik}^t$) em relação ao total do referido produto comercializado no mundo (W_k^t), num determinado ano (t)” (SILVA; ANEFALOS; FILHO, 2001, p. 72), conforme a equação (7).

$$PRM_{ik}^t = 100 \times \left(\frac{X_{ik}^t - M_{ik}^t}{W_k^t} \right) \quad (7)$$

Onde: PRM_{ik}^t = Posição Relativa de Mercado do país i para o bem k no período t ; $X_{ik}^t - M_{ik}^t$ = saldo comercial do país i para o bem k no período t ; W_k^t = total do produto comercializado no mundo do produto k no período t .

2.3 Fonte de dados

O valor das exportações e importações brasileiras de automóveis, e do PIB da indústria automobilística brasileira, foram obtidos na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2013) e estão em US\$ FOB; as exportações totais brasileiras e do mundo, em US\$ FOB, são do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC, 2014); o valor das exportações de automóveis do mundo, em US\$ FOB, são da Organização Mundial de Comércio (WTO, 2014).



3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 Balança comercial do setor automobilístico brasileiro

A balança comercial brasileira do setor automotivo está na Tabela 05.

Tabela 05. Balança comercial do setor automotivo brasileiro (milhões de US\$)–1994 a 2012.

Ano	Exportações Brasileiras de automóveis	Taxa de crescimento das exportações (%)	de Importações Brasileiras de automóveis	Taxa de crescimento das importações (%)	Saldo
1994	3.260	-	3.459	-	-199
1995	2.955	-9,4	5.968	72,5	-3.013
1996	3.288	11,3	4.578	-23,3	-1.290
1997	4.862	47,9	6.106	33,4	-1.244
1998	5.210	7,2	6.355	4,1	-1.145
1999	3.868	-25,8	4.079	-35,8	-211
2000	4.684	21,1	4.154	1,8	530
2001	4.823	3,0	4.139	-0,4	684
2002	4.910	1,8	2.988	-27,8	1.922
2003	6.538	33,2	2.867	-4,0	3.671
2004	8.699	33,1	3.581	24,9	5.118
2005	11.985	37,8	4.733	32,2	7.252
2006	13.038	8,8	6.007	26,9	7.031
2007	13.134	0,7	8.345	38,9	4.789
2008	14.750	12,3	13.189	58,0	1.561
2009	8.555	-42,0	11.722	-11,1	-3.167
2010	12.589	47,2	17.013	45,1	-4.424
2011	14.411	14,5	22.826	34,2	-8.415
2012	13.038	-9,5	21.681	-5,0	-8.643
Média	8.137	10,7	8.094	14,7	-

Fonte: WTO (2014).

O período analisado iniciou-se com déficit na balança comercial do setor automotivo. Entre 1999 e 2008, houve registro de períodos superavitários – tendência esta, novamente substituída por saldos deficitários a partir de 2009, estendendo-se até 2012. De 1994 e 2012, houve crescimento nas exportações e importações. As primeiras obtiveram um crescimento médio anual menor. O aumento das importações brasileiras a partir de 2005 foi devido a baixa cotação do dólar frente ao real à época (DIANNI, 2006).

3.2 Competitividade do setor automobilístico brasileiro no mercado internacional

Vantagem Comparativa Revelada (VCR)

Na Tabela 06 os resultados do índices VCR para os países analisados.



IV semana DO **ECONOMISTA**
& IV encontro DE **EGRESSOS**

Tabela 06. Vantagem Comparativa Revelada (VCR) dos 20 maiores exportadores de automóveis no mundo – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japão	2,24	2,05	2,05	2,12	2,08	2,03	2,06	2,17	2,30	2,26	2,20	2,16	2,56	2,62	2,87	2,65	2,72	2,61	2,95
México	1,81	2,02	2,19	2,01	1,93	1,96	2,06	2,11	1,99	1,89	1,82	1,89	2,03	1,96	2,07	2,34	2,61	2,76	2,89
Rep. Tcheca	0,78	0,80	1,02	1,34	1,35	1,59	1,80	1,80	1,72	1,68	1,63	1,94	2,09	2,02	2,13	2,70	2,54	2,58	2,58
Alemanha	1,65	1,84	1,88	1,94	1,93	1,93	2,05	2,04	2,04	2,06	1,99	2,02	2,00	2,01	2,10	2,14	2,26	2,38	2,37
Espanha	2,52	2,72	2,72	2,65	2,57	2,65	2,71	2,58	2,41	2,52	2,59	2,55	2,57	2,56	2,57	2,75	2,47	2,48	2,17
Canadá	2,68	2,52	2,43	2,49	2,36	2,61	2,46	2,30	2,31	2,17	2,16	2,12	2,04	1,84	1,49	1,61	1,81	1,71	1,94
Coreia do Sul	0,66	0,82	1,00	1,00	0,89	0,93	0,99	1,12	1,10	1,24	1,37	1,52	1,58	1,57	1,52	1,51	1,64	1,78	1,87
Polônia	0,42	0,49	0,54	0,59	0,68	0,83	1,41	1,30	1,29	1,38	1,71	1,83	1,95	1,90	2,14	2,49	2,08	2,08	1,79
Tailândia	0,21	0,10	0,09	0,17	0,20	0,31	0,39	0,45	0,43	0,51	0,62	0,82	0,91	0,97	1,20	1,14	1,36	1,17	1,50
Reino Unido	0,82	0,95	1,04	1,03	0,99	1,00	1,01	0,89	1,01	1,03	1,09	1,11	1,03	1,22	1,26	1,23	1,31	1,33	1,42
Bélgica	*	*	*	*	*	1,44	1,47	1,58	1,40	1,42	1,41	1,37	1,40	1,32	1,34	1,36	1,22	1,29	1,31
França	1,19	1,25	1,28	1,27	1,25	1,25	1,34	1,34	1,39	1,45	1,55	1,56	1,50	1,44	1,39	1,40	1,37	1,36	1,25
EUA	1,04	1,01	0,99	0,99	0,93	0,93	0,96	0,95	1,00	0,99	1,02	1,10	1,11	1,12	1,14	1,02	1,09	1,15	1,22
Itália	0,75	0,89	0,85	0,83	0,80	0,81	0,86	0,80	0,76	0,81	0,82	0,84	0,90	0,91	0,97	0,92	0,93	0,95	0,90
Brasil	0,81	0,72	0,77	1,02	1,06	0,83	0,95	0,90	0,84	0,93	0,97	1,15	1,13	0,96	0,98	0,83	0,87	0,80	0,76
Índia	0,21	0,21	0,22	0,19	0,15	0,13	0,16	0,14	0,15	0,20	0,25	0,30	0,29	0,27	0,33	0,43	0,49	0,38	0,48
Holanda	0,32	0,43	0,45	0,46	0,49	0,46	0,43	0,39	0,41	0,40	0,41	0,40	0,38	0,38	0,41	0,36	0,33	0,40	0,36
China	0,04	0,05	0,04	0,04	0,05	0,05	0,07	0,08	0,09	0,08	0,11	0,15	0,18	0,22	0,26	0,25	0,25	0,28	0,30
Austrália	0,21	0,22	0,26	0,30	0,25	0,33	0,38	0,39	0,37	0,41	0,38	0,38	0,32	0,31	0,30	0,20	0,18	0,15	0,18
Rússia	*	*	0,19	0,15	0,21	0,15	0,12	0,12	0,13	0,11	0,13	0,11	0,11	0,12	0,10	0,08	0,08	0,10	0,03

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



Durante o período de 1994 a 2012, de modo geral o Brasil não demonstrou ter vantagem comparativa revelada no setor automobilístico, na comparação com seus principais concorrentes no mercado mundial (Tabela 6).

O Japão foi o país líder em VCR no mercado internacional de automóveis. Ocupando o segundo lugar no *ranking* mundial de acordo com o índice de VCR esteve o México (Tabela 6).

No primeiro ano de análise, apenas sete países possuíam índice de VCR acima de 1 (um), a saber: Canadá (2,68), Espanha (2,52), Japão (2,24), México (1,81), Alemanha (1,65), França (1,19) e os Estados Unidos (1,04). Em 2012 este número quase duplicou, uma vez que 13 países possuíam índice de VCR indicando vantagem comparativa revelada: Japão (2,95), México (2,89), República Tcheca (2,58), Alemanha (2,37), Espanha (2,17), Canadá (1,94), Coreia do Sul (1,87), Polônia (1,79), Tailândia (1,50), Reino Unido (1,42), Bélgica (1,31), França (1,25) e os Estados Unidos (1,22) (Tabela 6).

Nota-se que o maior crescimento do índice de VCR para o período de 1994 a 2012 foi o da Tailândia. No entanto, a maior queda percentual no índice de VCR para o período de 1994 a 2012 foi o do Canadá, passando de 2,68 a 1,94. No entanto, o país continuou apresentando vantagem comparativa revelada durante todo o período analisado (Tabela 6).

Taxa de Cobertura (TC)

Na Tabela 07, apresenta-se as taxas de cobertura da balança comercial do setor automobilístico para os 20 maiores exportadores mundiais de automóveis.

Em relação ao Brasil, a média da taxa de cobertura (TC) para o período foi de 1,23. Isto significa que, durante os anos de 1994 e 2012, as exportações de automóveis pelo Brasil superou o volume de importações para o mesmo período.

Os destaques para esta análise são o Japão e a Coreia do Sul. Os países asiáticos se isolaram no *ranking* mundial, apresentando relações de exportações e importações de automóveis bastante competitivas para a balança comercial interna dos países.

A Tabela 08 apresenta a análise conjunta dos índices de Vantagem Comparativa Revelada e de Taxa de Cobertura.



IV semana DO **ECONOMISTA**
& IV encontro DE **EGRESSOS**

Tabela 07. Taxa de Cobertura (TC) dos 20 maiores exportadores de automóveis no mercado mundial – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japão	9,60	6,76	6,01	7,83	9,93	9,62	8,84	8,69	9,35	9,23	9,04	8,56	10,01	10,34	10,77	10,32	10,55	8,83	8,12
Coreia do Sul	3,32	4,13	4,99	6,37	12,39	9,36	8,57	8,71	6,82	7,60	9,33	9,22	8,26	7,40	6,74	6,89	6,80	7,10	7,35
Alemanha	2,01	1,91	1,87	1,96	2,05	2,00	2,16	2,21	2,26	2,16	2,13	2,27	2,21	2,29	2,31	1,95	2,39	2,35	2,43
Rep. Tcheca	1,31	1,03	1,05	1,24	1,68	1,78	1,86	1,74	1,70	1,64	1,61	1,83	1,86	1,84	1,82	2,09	2,16	2,16	2,19
México	3,04	3,24	2,17	1,83	1,85	1,88	1,53	1,57	1,45	1,52	1,47	1,41	1,50	1,54	1,51	1,69	1,89	1,95	1,91
Tailândia	0,21	0,09	0,09	0,37	1,84	1,21	1,16	1,25	1,18	1,20	1,43	1,85	2,34	2,64	2,72	2,37	2,18	1,96	1,81
Índia	1,76	1,24	1,12	1,44	1,47	1,04	1,40	1,90	1,58	1,87	1,94	2,21	2,05	1,56	1,39	1,60	1,80	1,43	1,71
Polônia	0,56	0,59	0,43	0,35	0,39	0,46	0,92	1,03	1,01	1,04	1,35	1,66	1,57	1,43	1,33	1,78	1,60	1,62	1,60
Espanha	1,43	1,42	1,41	1,35	1,18	1,02	1,06	1,07	1,05	1,04	0,96	0,94	0,94	0,92	1,13	1,37	1,41	1,41	1,51
Itália	0,91	0,98	0,94	0,79	0,75	0,69	0,73	0,68	0,63	0,65	0,65	0,65	0,69	0,70	0,76	0,62	0,74	0,80	1,03
Bélgica	*	*	*	*	*	1,12	1,09	1,13	1,15	1,12	1,12	1,17	1,11	1,03	0,96	0,91	0,87	0,94	0,96
França	1,25	1,21	1,21	1,47	1,36	1,30	1,30	1,33	1,37	1,36	1,34	1,24	1,16	1,06	0,96	0,88	0,93	0,91	0,94
Canadá	1,28	1,29	1,29	1,21	1,22	1,34	1,31	1,31	1,18	1,16	1,20	1,16	1,05	0,99	0,85	0,79	0,84	0,84	0,87
Reino Unido	0,64	0,70	0,73	0,72	0,68	0,67	0,71	0,57	0,61	0,59	0,60	0,64	0,62	0,61	0,70	0,70	0,74	0,77	0,81
Holanda	0,56	0,67	0,66	0,68	0,69	0,67	0,70	0,69	0,73	0,72	0,75	0,79	0,76	0,76	0,76	0,70	0,69	0,74	0,77
Brasil	0,94	0,50	0,72	0,80	0,82	0,95	1,13	1,17	1,64	2,28	2,43	2,53	2,17	1,57	1,12	0,73	0,74	0,63	0,60
China	0,10	0,24	0,27	0,38	0,39	0,41	0,42	0,39	0,38	0,28	0,43	0,74	0,78	0,96	0,99	0,64	0,53	0,54	0,58
Estados Unidos	0,48	0,49	0,49	0,51	0,47	0,40	0,39	0,38	0,38	0,38	0,39	0,42	0,43	0,49	0,56	0,54	0,53	0,56	0,53
Austrália	0,16	0,17	0,22	0,24	0,19	0,23	0,25	0,32	0,28	0,25	0,23	0,23	0,21	0,19	0,20	0,13	0,12	0,11	0,11
Rússia	*	*	1,21	0,52	0,87	1,40	1,09	0,61	0,60	0,38	0,30	0,22	0,16	0,11	0,08	0,12	0,10	0,10	0,02

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



Tabela 08. Pontos Fortes, Neutros e Fracos dos 20 maiores exportadores de automóveis no mercado mundial – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japão	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
México	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Alemanha	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
República Tcheca	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Espanha	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Coreia do Sul	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
França	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Canadá	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Polônia	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Neutro	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Bélgica	*	*	*	*	*	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Tailândia	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte
Brasil	Fraco	Fraco	Fraco	Neutro	Neutro	Fraco	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Forte	Forte	Neutro	Neutro	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco
Índia	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Reino Unido	Fraco	Fraco	Neutro	Neutro	Fraco	Neutro	Neutro	Fraco	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Estados Unidos	Neutro	Neutro	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Neutro	Fraco	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro
Rússia	*	*	Neutro	Fraco	Fraco	Neutro	Neutro	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco
Itália	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Neutro
China	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco
Austrália	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco
Holanda	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco	Fraco

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



Os pontos fortes para cada país apontaram momentos onde o setor automobilístico apresentou melhores oportunidades de inserção comercial no mercado externo, uma vez que estes pontos indicaram a existência de vantagens competitivas na comercialização de automóveis no mercado mundial.

Para o caso do Brasil, 2005 e 2006 representaram um momento de competitividade positiva para o setor automobilístico no mercado externo, seguidos de uma tendência na reversão deste quadro, dado o aumento das importações nacionais – e, consequentemente, redução na competitividade brasileira para o setor.

Comércio Intraindústria (G-L)

Na Tabela 09, serão relacionados os 20 maiores exportadores de automóveis no mercado mundial, de acordo ao seu indicador de Comércio Intraindústria (G-L).

Em relação ao Brasil, pode-se dizer que o comércio foi predominantemente intraindustrial, de 1994 a 2012. Ressalta-se também que, em 1994, dentre os 20 maiores exportadores mundiais de automóveis, o Brasil era a nação cujo índice de G-L era o maior.

A Bélgica foi o país com o maior índice de comércio predominantemente intraindustrial. De 1994 a 2012 o país teve média de G-L de 0,95, com valores máximo de 0,98 (em 2012) e mínimo de 0,92 (em 2005).

Alguns países passaram de comércio predominantemente interindustrial a intraindustrial. Dentre estes países, o que mais se destaca é a China. Por outro lado, houve países cuja predominância intraindustrial reduziu-se entre de 1994 e 2012 como a Rússia.



Tabela 09. Comércio Intraindústria (G-L) dos 20 maiores exportadores de automóveis no mercado mundial – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bélgica	*	*	*	*	*	0,94	0,96	0,94	0,93	0,94	0,94	0,92	0,95	0,99	0,98	0,95	0,93	0,97	0,98
Itália	0,95	0,99	0,97	0,88	0,86	0,82	0,84	0,81	0,78	0,78	0,79	0,79	0,82	0,82	0,87	0,76	0,85	0,89	0,98
França	0,89	0,91	0,90	0,81	0,85	0,87	0,87	0,86	0,84	0,85	0,85	0,89	0,93	0,97	0,98	0,94	0,96	0,95	0,97
Canadá	0,88	0,87	0,87	0,91	0,90	0,86	0,87	0,87	0,92	0,93	0,91	0,93	0,97	0,99	0,92	0,88	0,91	0,91	0,93
Reino Unido	0,78	0,82	0,85	0,84	0,81	0,80	0,83	0,72	0,76	0,74	0,75	0,78	0,76	0,76	0,83	0,82	0,85	0,87	0,89
Holanda	0,72	0,80	0,79	0,81	0,82	0,80	0,82	0,81	0,85	0,84	0,86	0,88	0,87	0,86	0,86	0,82	0,82	0,85	0,87
Espanha	0,82	0,83	0,83	0,85	0,92	0,99	0,97	0,97	0,97	0,98	0,98	0,97	0,97	0,96	0,94	0,84	0,83	0,83	0,80
Polônia	0,71	0,74	0,60	0,51	0,56	0,63	0,96	0,98	1,00	0,98	0,85	0,75	0,78	0,82	0,86	0,72	0,77	0,76	0,77
Brasil	0,97	0,66	0,84	0,89	0,90	0,97	0,94	0,92	0,76	0,61	0,58	0,57	0,63	0,78	0,94	0,84	0,85	0,77	0,75
China	0,18	0,38	0,43	0,56	0,56	0,58	0,59	0,56	0,56	0,44	0,61	0,85	0,87	0,98	0,99	0,78	0,69	0,70	0,74
Índia	0,73	0,89	0,94	0,82	0,81	0,98	0,83	0,69	0,78	0,70	0,68	0,62	0,66	0,78	0,84	0,77	0,71	0,82	0,74
Tailândia	0,35	0,17	0,16	0,54	0,71	0,90	0,93	0,89	0,92	0,91	0,82	0,70	0,60	0,55	0,54	0,59	0,63	0,68	0,71
Estados Unidos	0,65	0,65	0,66	0,67	0,64	0,58	0,57	0,55	0,55	0,55	0,56	0,59	0,60	0,66	0,72	0,71	0,69	0,72	0,69
México	0,50	0,47	0,63	0,71	0,70	0,70	0,79	0,78	0,82	0,79	0,81	0,83	0,80	0,79	0,80	0,74	0,69	0,68	0,69
República Tcheca	0,87	0,98	0,98	0,89	0,75	0,72	0,70	0,73	0,74	0,76	0,77	0,71	0,70	0,70	0,71	0,65	0,63	0,63	0,63
Alemanha	0,66	0,69	0,70	0,68	0,66	0,67	0,63	0,62	0,61	0,63	0,64	0,61	0,62	0,61	0,60	0,68	0,59	0,60	0,58
Coreia do Sul	0,46	0,39	0,33	0,27	0,15	0,19	0,21	0,21	0,26	0,23	0,19	0,20	0,22	0,24	0,26	0,25	0,26	0,25	0,24
Japão	0,19	0,26	0,29	0,23	0,18	0,19	0,20	0,21	0,19	0,20	0,20	0,21	0,18	0,18	0,17	0,18	0,17	0,20	0,22
Austrália	0,27	0,29	0,37	0,39	0,32	0,38	0,40	0,48	0,43	0,40	0,38	0,38	0,34	0,32	0,33	0,24	0,21	0,20	0,19
Rússia	*	*	0,91	0,68	0,93	0,83	0,96	0,76	0,75	0,55	0,46	0,36	0,27	0,20	0,14	0,21	0,18	0,18	0,05

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



Abertura de Comércio (Oi)

Os valores encontrados para este indicador estão na Tabela 10.

Tabela 10. Abertura de Comércio do setor automotivo brasileiro (em %) – 1994 a 2012.

Ano	Indicador de Abertura de Comércio (Oi)
1994	36,70
1995	40,17
1996	29,32
1997	34,38
1998	35,17
1999	26,20
2000	24,00
2001	22,04
2002	17,78
2003	18,37
2004	16,76
2005	21,23
2006	21,56
2007	19,51
2008	21,80
2009	14,46
2010	17,02
2011	20,27
2012	19,16

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados do IPEA (2014).

Verificou-se que, no período que vai de 1994 a 2012, o Brasil apresentou indicador de Abertura de Comércio (Oi) variando entre 14,46% e 40,17%. Segundo Shikida e Bacha (1999), esta média representou um baixo grau de abertura, mesmo o país tendo apresentado alguns índices dentro da faixa de abertura intermediária de comércio.

Porém, no geral, o comportamento do país foi de baixo grau de abertura, o que pode ser explicado pelo baixo valor das exportações brasileira de automóveis, quando comparado a outros setores da economia doméstica, como o setor agrícola e agropecuário, assim como pela forte concorrência dos maiores produtores e exportadores de automóveis do mercado mundial.

Indicador de Contribuição ao Saldo Comercial (ICSC)

Os valores do ICSC encontrados para os 20 maiores exportadores mundiais de automóveis estão na Tabela 11.



IV semana DO **ECONOMISTA**
& IV encontro DE **EGRESSOS**

Tabela 11. Indicador de Contribuição ao Saldo Comercial (ICSC) dos 20 maiores exportadores de automóveis – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japão	17,07	14,38	14,58	15,79	16,77	16,67	15,54	17,16	19,04	18,65	17,42	16,32	19,05	19,67	19,79	15,97	17,32	16,28	18,42
Coreia do Sul	4,37	5,68	7,33	7,64	7,38	7,84	7,71	8,99	8,99	10,21	11,15	11,68	11,54	11,44	9,91	8,49	9,78	10,59	11,25
México	12,42	12,00	10,15	8,41	9,39	9,58	7,27	8,06	6,94	6,88	6,22	5,51	6,28	6,50	6,19	6,85	9,16	9,75	9,99
República Tcheca	2,15	1,24	2,12	3,98	5,92	7,39	8,19	7,84	7,36	6,86	5,89	7,52	7,92	7,49	7,00	8,81	9,31	9,10	8,92
Alemanha	6,74	6,66	6,48	7,13	8,09	8,00	8,83	8,75	8,67	8,32	7,39	7,85	7,42	7,66	7,47	5,44	8,02	8,30	8,32
Espanha	9,16	9,42	9,00	8,42	7,57	6,14	7,13	6,79	6,36	6,62	6,20	6,23	6,28	6,14	7,68	7,91	7,80	7,27	6,40
Polônia	-1,42	-1,46	-2,53	-3,80	-3,40	-2,33	3,57	3,56	3,21	3,17	6,01	7,51	7,22	6,53	6,25	8,12	6,49	6,48	5,27
Tailândia	-5,42	-6,38	-5,86	-2,27	0,58	0,13	0,13	0,67	0,46	0,57	1,66	3,54	4,34	4,80	5,80	3,97	4,99	4,13	5,20
Índia	0,93	0,53	0,43	0,70	0,65	0,34	0,56	0,72	0,63	1,07	1,37	1,75	1,58	1,26	1,33	1,66	2,13	1,39	2,05
Reino Unido	-2,76	-2,27	-2,10	-2,41	-2,38	-2,51	-1,36	-3,17	-2,47	-2,89	-2,25	-1,70	-1,66	-1,40	-0,19	0,14	0,40	0,31	1,46
França	2,05	1,53	1,65	3,19	2,80	2,53	3,06	3,17	3,56	3,87	4,14	3,55	2,68	1,95	1,06	0,19	0,77	0,87	0,91
Itália	-1,69	-1,28	-2,16	-3,34	-3,77	-4,33	-2,97	-3,76	-4,57	-4,34	-4,01	-3,68	-2,78	-3,05	-1,96	-3,65	-1,61	-1,15	0,03
Bélgica	*	*	*	*	*	0,47	0,38	0,86	0,74	0,36	0,58	1,20	0,68	-0,20	-0,60	-1,39	-1,68	-0,78	-0,50
Holanda	-2,63	-2,47	-2,66	-2,47	-2,73	-2,58	-2,01	-2,19	-2,01	-2,13	-1,89	-1,45	-1,47	-1,52	-1,38	-1,45	-1,45	-1,41	-1,09
Canadá	4,09	2,52	2,31	2,59	3,31	4,83	3,01	2,67	1,35	0,83	1,18	0,67	-0,44	-1,47	-3,22	-2,37	-1,86	-1,96	-1,37
China	-3,44	-1,55	-1,16	-0,92	-1,02	-0,99	-1,05	-1,30	-1,53	-2,28	-1,51	-0,74	-0,85	-0,62	-0,56	-1,40	-2,01	-2,02	-1,96
Estados Unidos	-5,12	-4,94	-4,74	-4,43	-4,67	-5,41	-4,65	-5,01	-4,68	-4,00	-3,10	-2,00	-1,99	-1,32	-0,49	-1,37	-1,75	-1,21	-2,07
Brasil	-2,05	-4,64	-1,14	-0,33	-0,29	0,18	1,41	1,19	2,09	3,19	3,48	3,84	3,09	1,56	0,22	-3,16	-2,65	-4,00	-3,91
Austrália	-8,95	-8,05	-7,33	-7,87	-8,66	-7,93	-8,56	-7,75	-8,11	-8,41	-8,51	-8,74	-8,59	-9,16	-8,49	-7,81	-10,08	-9,16	-10,53
Rússia	*	*	-0,15	-1,77	-0,92	-0,47	-1,05	-2,10	-2,27	-3,70	-5,74	-7,00	-9,31	-13,02	-14,62	-6,59	-8,40	-10,77	-11,30

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



O Brasil apresentou índice de ICSC negativo para o período que vai de 1994 a 1998 e entre os anos de 2009 e 2012. Durante este período, o país apresentou desvantagem comparativa na comercialização de automóveis no mercado mundial.

No ano de 2005 o Brasil apresentou seu maior nível do índice de ICSC para o período analisado. O valor de 3,84 indica que houve vantagem comparativa revelada para o mercado de automóveis brasileiros – assim como para o período compreendido entre 1999 e 2008, quando os índices encontrados foram sempre positivos (DIANNI, 2006).

Em termos de competitividade, em relação ao índice de ICSC, o Japão liderou isoladamente durante todo o período analisado.

Em relação às maiores alterações durante os anos de 1994 e 2012, existem alguns casos a se destacar. O primeiro deles é o da Rússia, país cujo índice de ICSC passou de -0,15 em 1996, para -11,30 em 2012.

Dentre os países que, durante os anos de 1994 e 2012, passaram a apresentar vantagem comparativa com o passar dos anos, temos como principais casos a Tailândia e Polônia. E, as maiores quedas na vantagem comparativa foram do Canadá e na Bélgica.

Outro país que merece destaque foi a Polônia. Em 1994, o país apresentava desvantagem comparativa na comercialização de automóveis no mercado mundial. Em 2012, a situação inverteu.

Referente ao grupo dos países que viu sua situação comercial passar de vantajosa para uma situação de desvantagem comparativa, baseado no índice de ICSC, cita-se o Canadá. Outro país que vivenciou a mesma mudança, em níveis menores, foi a Bélgica.

Posição Relativa de Mercado (PRM)

Os resultados referentes à posição relativa de mercado do Brasil frente a seus principais concorrentes no mercado externo, de 1994 a 2012 estão na Tabela 12.



Tabela 12. Posição Relativa de Mercado (PRM) dos 20 maiores exportadores de automóveis no mercado mundial – 1994 a 2012.

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Japão	9,20	7,47	6,46	6,92	6,55	6,61	6,76	6,23	6,52	6,22	5,93	5,36	6,09	5,96	6,24	5,51	6,14	5,15	5,57
Alemanha	4,08	4,43	4,22	4,33	4,86	4,56	4,67	5,16	5,36	5,43	5,17	5,17	4,95	5,29	5,28	4,64	5,37	5,46	5,28
Coreia do Sul	0,51	0,76	0,95	1,02	0,98	1,04	1,16	1,20	1,17	1,36	1,66	1,81	1,84	1,78	1,67	1,87	2,11	2,29	2,38
México	0,85	1,07	1,05	0,90	0,94	1,08	0,92	0,98	0,76	0,70	0,59	0,55	0,69	0,66	0,62	0,87	1,19	1,27	1,38
República Tcheca	0,03	0,01	0,01	0,05	0,13	0,16	0,19	0,21	0,21	0,21	0,23	0,32	0,37	0,40	0,43	0,63	0,59	0,61	0,59
Espanha	0,67	0,76	0,78	0,62	0,41	0,04	0,13	0,15	0,12	0,10	-0,10	-0,15	-0,15	-0,19	0,26	0,67	0,60	0,60	0,58
Tailândia	-0,39	-0,51	-0,46	-0,15	0,04	0,03	0,03	0,05	0,04	0,04	0,10	0,20	0,28	0,33	0,41	0,40	0,46	0,35	0,41
Polônia	-0,07	-0,08	-0,17	-0,26	-0,28	-0,24	-0,03	0,01	0,00	0,02	0,18	0,31	0,32	0,28	0,28	0,59	0,40	0,41	0,34
Índia	0,03	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,02	0,02	0,04	0,05	0,08	0,07	0,05	0,06	0,11	0,16	0,09	0,16
Itália	-0,17	-0,05	-0,12	-0,48	-0,58	-0,75	-0,60	-0,73	-0,85	-0,87	-0,83	-0,81	-0,69	-0,69	-0,50	-0,92	-0,48	-0,34	0,04
Bélgica	-	-	-	-	-	0,25	0,18	0,28	0,31	0,25	0,26	0,31	0,20	0,06	-0,09	-0,20	-0,23	-0,11	-0,06
França	0,69	0,62	0,63	1,10	0,95	0,82	0,78	0,86	0,95	0,98	0,97	0,67	0,42	0,15	-0,12	-0,36	-0,17	-0,21	-0,12
Holanda	-0,45	-0,42	-0,45	-0,40	-0,42	-0,42	-0,33	-0,33	-0,27	-0,30	-0,27	-0,20	-0,23	-0,23	-0,25	-0,30	-0,28	-0,25	-0,19
Brasil	-0,02	-0,33	-0,13	-0,12	-0,11	-0,02	0,05	0,06	0,15	0,25	0,30	0,39	0,34	0,20	0,06	-0,19	-0,20	-0,32	-0,33
Canadá	1,11	1,04	1,01	0,82	0,82	1,36	1,24	1,14	0,68	0,53	0,62	0,50	0,17	-0,04	-0,37	-0,55	-0,43	-0,41	-0,35
Reino Unido	-1,08	-0,93	-0,90	-0,99	-1,14	-1,19	-0,90	-1,48	-1,37	-1,43	-1,35	-1,16	-1,18	-1,23	-0,77	-0,75	-0,63	-0,53	-0,44
Austrália	-0,61	-0,56	-0,51	-0,52	-0,55	-0,53	-0,55	-0,44	-0,49	-0,57	-0,59	-0,63	-0,60	-0,66	-0,70	-0,77	-0,92	-0,85	-1,05
China	-0,49	-0,22	-0,16	-0,12	-0,12	-0,13	-0,19	-0,26	-0,34	-0,63	-0,47	-0,19	-0,20	-0,04	-0,02	-0,65	-1,14	-1,24	-1,18
Rússia	-	-	0,03	-0,11	-0,02	0,03	0,01	-0,06	-0,07	-0,16	-0,30	-0,46	-0,75	-1,22	-1,76	-0,75	-0,96	-1,37	-1,51
Estados Unidos	-6,62	-6,03	-5,89	-5,88	-6,46	-8,27	-8,91	-8,92	-8,65	-7,61	-6,90	-6,39	-6,08	-4,65	-3,53	-3,58	-4,09	-3,56	-4,52

(*) Dados das balanças comerciais não disponíveis.

Fonte: Resultados da pesquisa, com dados da WTO (2014).



Durante o período analisado, pôde-se constatar que alguns países perderam competitividade no mercado internacional de automóveis como Canadá e França com base no índice de PRM.

Seguindo uma tendência contrária, há países cuja competitividade no mercado internacional de automóveis passou a existir ou aumentou, cujo exemplo mais expressivo é o da Tailândia e a Itália.

Alguns países apresentaram índices de PRM negativos durante todo o período analisado: Holanda, Reino Unido, Austrália, China e Estados Unidos. Dentre os países deste grupo, o destaque são os Estados Unidos.

Para o caso brasileiro, observou-se que o país iniciou o período analisado com índice de PRM de -0,02 e terminou em 2012 com índice de PRM de -0,33. O país obteve um crescimento no índice de PRM iniciado em 1999 e que durou até 2005, onde atingiu seu valor mais alto, de 0,39. A partir daí, o Brasil perdeu uma posição no *ranking* por ano.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a análise da balança comercial da indústria automobilística, constatou-se que houve períodos de superávit e de déficit.

Em relação à VCR, o Brasil apresentou desvantagem comparativa para o setor automobilístico de 1994 a 2012. Os líderes mundiais foram Japão e México.

No que se refere à TC, o Brasil apresentou vantagem comparativa no mercado mundial. Porém, na comparação com os maiores exportadores mundiais de automóveis, este resultado é expressivamente inferior ao do Japão e Coreia do Sul.

Na comparação entre os vinte maiores exportadores mundiais de automóveis, ao se analisar os indicadores de VCR e TC conjuntamente, o Brasil apresentou vantagem comparativa apenas em dois dos dezenove anos analisados. Em oito dos anos analisados, o país apresentou desempenho considerado fraco, e em nove, apenas neutro. Japão, Alemanha e México se mostraram fortes entre estes indicadores para todos os anos.

Com relação à análise do índice de G-L, verificou-se predomínio do comércio intraindustrial para o setor automobilístico brasileiro e comércio interindústria (tipo Herckscher-Ohlin) para os maiores exportadores mundiais.

Além disso, observou-se baixo Oi para o setor automobilístico brasileiro, o que caracterizou esta baixa abertura de comércio.



Em relação ao índice de ICSC, o Brasil também mostrou desvantagem comparativa revelada. Lideraram novamente o *ranking* deste indicador o Japão e a Coreia do Sul.

Sobre a PRM, o Brasil em 2012 ocupou o 14º lugar dentre os maiores exportadores mundiais de automóveis. O *ranking* foi liderado pelo Japão, Alemanha e Coreia do Sul.

5. REFERÊNCIAS

ALVES, J. M. **Competitividade e tendência da produção de manga para exportação do nordeste do Brasil**. 2002. 145 f. Tese (Doutorado em Ciências) da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (USP). Piracicaba, 2002.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2013**. São Paulo: CEDOC, [1987]-2013. Anual. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario2013/anfavea2013.zip>>. Acesso em: 25 ago. 2013.

BALASSA, B. Trade liberalization and revealed comparative advantage. **The Manchester School of Economic and Social Studies**. Manchester, n. 32, p. 99-123, 1965.

BAUMANN, R.; CANUTO, O.; GONÇALVES, R. **Economia internacional: teoria e experiência brasileira**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

CARBAUGH, R. J. **Economia Internacional**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

DIANNI, C. **Folha de São Paulo**: mercado. Importações de bens de consumo sobe 36%. 2006. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0407200603.htm>>. Acesso em: 13 mai. 2014.

EDWARDS, S. Openness, trade liberalization, and growth in developing countries. **Journal of Economic Literature**, [S.l.] .v. 31, p. 1.358-1.393, 1998.

GRUBEL, H.; LLOYD, P. **Intra-industry trade: the theory and the measurement of international trade in differentiated products**. London: Macmillan, 1975.

GUTMAN, G.; MIOTTI, L. Exportaciones agroindustriales de América Latina y Caribe: especialización, competitividad y oportunidades comerciales en los mercados de la OCDE. In: HIDALGO, Álvaro Barrantes. Especialização e competitividade do Nordeste no mercado internacional. **Revista Econômica do Nordeste**, V. 29 (número especial), p. 491-515, 1998.



INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Macroeconômico**. 2014. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M. **Economia internacional**: teoria e política. 6. ed. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005.

LAFAY, G. Mesure des avantages comparatifs révélés. **Économie Perspective Intenationale**, [s.l.]. v. 41, n. 1, p. 12-15, 1990.

LEITE, J. A. A. **Macroeconomia**: Teoria, modelos e instrumento de política econômica. São Paulo: Atlas, 1999.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC). **Balança Comercial Brasileira**: dados consolidados. 2014. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=571>>. Acesso em: 13 mai. 2014.

PEREIRA, B. D. *et al.* Especialização e vantagens competitivas do Estado de Mato Grosso no mercado internacional: um estudo de indicadores de comércio exterior no período 1996-2007. **Revista de Economia**, ano 33, v. 35, n. 2, p. 41-58, set./dez. 2009.

PETRAUSKI, S. M. F. C. *et al.* **Competitividade do Brasil no Mercado internacional de madeira serrada**. Lavras: CERNE, v.18, n.1, 2012.

ROSA, T. D. L. F.; ALVES, A. F. Vantagens comparativas no comércio exterior da agroindústria paranaense: 1989-2001. **Revista Análise Econômica**, Porto Alegre, ano 24, n. 45, p. 91-122, mar., 2006.

SOARES, N. S.; SILVA, M. L. **Competitividade Brasileira no Comércio Internacional de Produtos Extrativos Vegetais**. Revista Econômica do Nordeste, v. 44, p. 879-893, 2013.

VASCONCELOS, C. R. R. O comércio Brasil – Mercosul na década de 90: uma análise pela ótica do comércio Intraindústria. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, v. 57, n. 1, p. 283-213, 2003.

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **International Trade and Market Access Data**. 2014. Disponível em: <http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm>. Acesso em: 15 mar. 2013.