

## SETOR AUTOMOTIVO E OPORTUNIDADES PARA O NORDESTE

Wellington Santos Damasceno  
Airton Saboya Valente Júnior

### 1. PANORAMA DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO MUNDIAL

O setor automotivo permanece sendo um dos símbolos da indústria, tendo em vista o potencial desse segmento para a geração de empregos, renda, exportações e inovação tecnológica. Os países desenvolvidos se destacam na produção, consumo, exportação de automóveis, peças e componentes, além de serviços relacionados com o segmento automotivo.

A partir dessa constatação, nove dentre as dez principais montadoras do mundo são provenientes de países desenvolvidos, ou seja, Toyota, Honda, Nissan e Suzuki, do Japão; General Motors e Ford, dos Estados Unidos; Volkswagen, da Alemanha; Peugeot/Citroen, da França; e Fiat, da Itália. A Hyundai, por sua vez, é originária da Coreia do Sul, sendo esse considerado um país em desenvolvimento. Referidas montadoras respondem por aproximadamente 2/3 da produção mundial de automóveis, enquanto que cerca de 60 outras montadoras respondem pelo restante da produção mundial (OICA, 2010).

As montadoras classificadas do décimo primeiro ao vigésimo lugar, em termos de produção automotiva, provém majoritariamente de países desenvolvidos, a exemplo da Renault (França); Daimler e BMW (Alemanha); Mazda (Suécia); Chrysler (Estados Unidos); e Mitsubishi (Japão). As quatro restantes, por sua vez, são originárias de países em desenvolvimento, ou seja, Chana, Beijing e Dongfeng (China) e Tata (Índia). Essas vinte grandes montadoras respondem por cerca de 90% da produção mundial de automóveis (OICA, 2010).

Importantes mudanças ocorreram no setor automobilístico nos últimos trinta anos. Os Estados Unidos tiveram seu domínio tecnológico e comercial, consolidado em meados do século XX, ameaçado por montadoras europeias e especialmente japonesas, a partir da década de 1980. No entanto, verificou-se um deslocamento do eixo de produção da América do Norte e Europa Ocidental para a Ásia, tendo esse último continente passado a investir em plantas industriais no exterior, bem como obtido incremento na exportação de automóveis e peças a partir de plataformas de exportação. O hemisfério norte ainda é predominante em termos de produção e consumo de automóveis e peças, embora o hemisfério sul venha ganhando destaque, enquanto que o oceano Pacífico passou a rivalizar com o Atlântico no que se refere ao fluxo comercial de bens associados ao setor automobilístico.

Além desses aspectos, uma série de fusões, aquisições e participações acionárias internacionais tem mudado o perfil do mercado automotivo, de forma que se verifica uma crescente redução e concentração do número de fabricantes. Em consequência, os fluxos de investimento estrangeiro nesse segmento, tanto intra países desenvolvidos quanto entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento, tornaram-se expressivos.

As políticas industriais e de substituição de importações, adotadas em diferentes países, permitiram o surgimento de montadoras provenientes de países em desenvolvimento, com destaque para a Coreia do Sul, China, Índia e Rússia (Humphrey e Memedovic, 2003).

Os países da América Latina, por sua vez, desde meados do século XX, tem buscado atrair montadoras dos países desenvolvidos, como forma de acelerar seus respectivos processos de industrialização e modernização produtiva. As montadoras, por sua vez, almejam obter menores custos de mão de obra e de produção, acesso a matérias-primas e aos mercados em expansão nos países em desenvolvimento. É importante registrar ainda que, em anos recentes, a demanda nos países desenvolvidos passou a crescer em ritmo mais lento, em face do menor crescimento e envelhecimento populacional nesses países e considerando também uma certa saturação desses mercados.

A liberalização comercial, ocorrida em diferentes países a partir da década de 1980, possibilitou a redução de exigências no que se refere ao comércio tanto de veículos quanto de peças, partes e componentes. Os regimes de investimentos estrangeiros também foram liberalizados assim como ocorreu uma exigência menor no que se refere à utilização de componentes nacionais. Como consequência, a cadeia automobilística passou a se integrar internacionalmente no nível de produção e não apenas em termos de comércio (Humphrey e Memedovic, 2003).

Tendo em vista a crise econômico-financeira iniciada em 2008, que afetou montadoras tradicionais, países em desenvolvimento passaram a adquirir participações acionárias nessas empresas. Além disso, os fabricantes tem sido pressionados a produzir automóveis compactos, econômicos e do tipo “flex”, ou seja, capazes de utilizar diferentes alternativas de combustíveis, especialmente gasolina, etanol e diesel.

Diante desse contexto, o Brasil surge como importante mercado de automóveis e o Nordeste representa uma região em franca expansão. O presente Informe delinea um panorama da produção automobilística mundial, com ênfase no Brasil, além de ressaltar as oportunidades que esse segmento poderá proporcionar para essa Região Nordeste do Brasil.

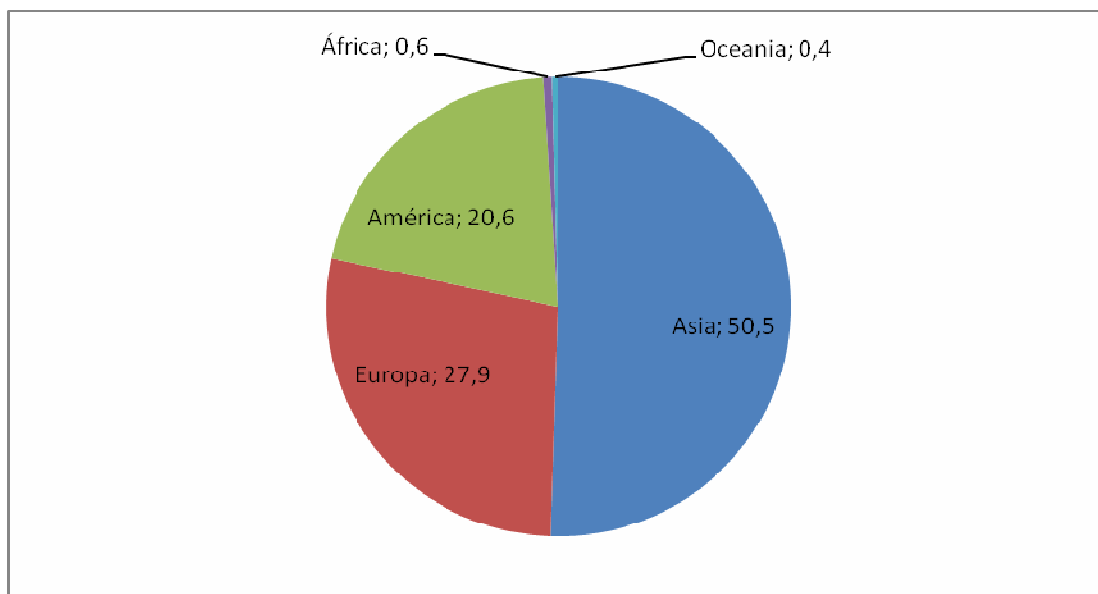
## **2. PRODUÇÃO MUNDIAL DE VEÍCULOS**

A indústria automotiva destaca-se no âmbito do setor industrial mundial tendo em vista seu forte encadeamento com segmentos de insumos, peças, componentes e serviços, de forma que o setor automobilístico gera importantes efeitos multiplicadores na economia em termos de emprego, renda, exportações e tributos.

Além do processo de fabricação e montagem, os veículos quando em circulação demandam o fornecimento de peças para reposição e diversos outros serviços, a exemplo de lubrificantes e combustíveis, acessórios, reparos de pintura e carroceria, lavagem e manutenção, além de uma complexa infraestrutura física de estradas de rodagem, bem como uma intrincada rede de fiscalização, regulamentação e normalização do trânsito de veículos automotores.

A título de ilustração, na Alemanha, o setor automotivo é considerado uma das mais importantes atividades produtivas. Responde por cerca de 20% do faturamento da indústria alemã e emprega em torno de 750 mil pessoas (DW-World, 2010). Aproximadamente 70% dos veículos produzidos tem como destino o exterior. No Brasil, por sua vez, o PIB da indústria automotiva, incluindo o setor de autopeças, representa cerca de um quarto do PIB industrial brasileiro (Anfavea, 2010).

A produção mundial de veículos, em 2009, atingiu aproximadamente 61 milhões de unidades e, conforme detalhado no Gráfico 1, teve como continente líder a Ásia, seguido por Europa e Américas. África e Oceania possuem pequena porção da produção mundial.

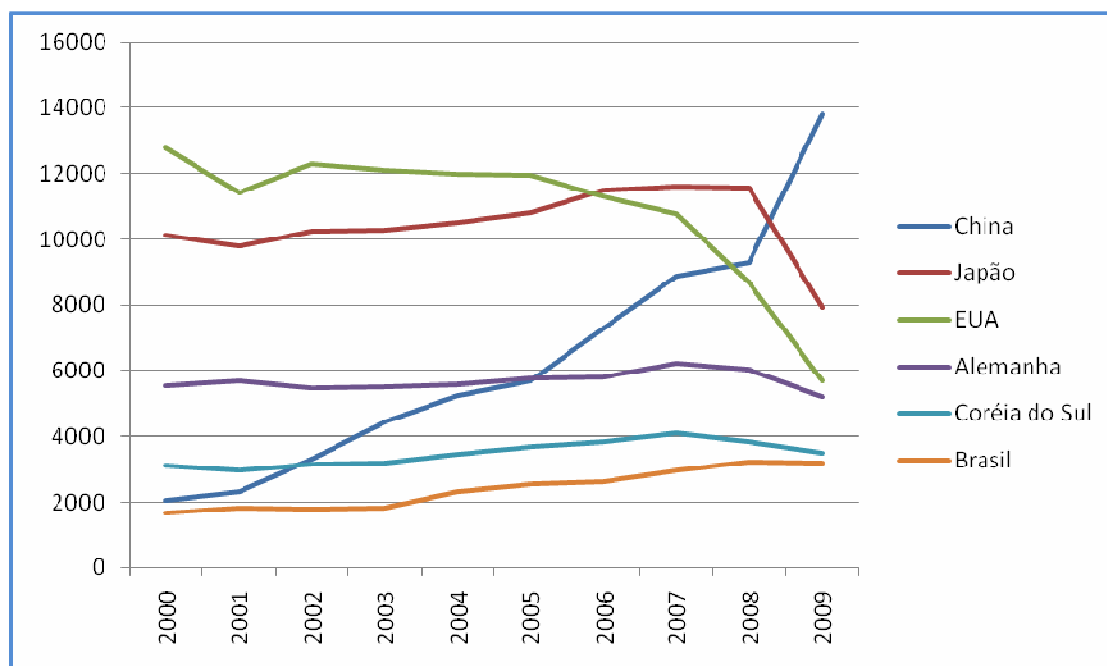


**Gráfico 1 – Participação Continental na Produção Mundial de Veículos - % em 2009**

**Fonte:** Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores-Anfavea, Anuário 2010.

Em termos de países, o maior produtor mundial de autoveículos, em 2009, foi a China com 13,7 milhões de unidades, seguida por Japão (7,9 milhões), Estados Unidos (5,7 milhões), Alemanha (5,2 milhões), Coreia do Sul (3,5 milhões) e Brasil (3,2 milhões). No ano 2000, a China possuía uma produção próxima à do Brasil e em 2009 já superava a produção de Estados Unidos e Japão. O Gráfico 2 apresenta a evolução da produção de autoveículos em países selecionados.

Os Estados Unidos perdeu, em 2006, o primeiro lugar como o maior produtor mundial de veículos para o Japão. A China, por sua vez, passou a ocupar a primeira posição em 2008 quando superou o Japão. Dentre os maiores produtores, o Brasil registra crescimento desde 2004, tendo se aproximado dos níveis de produção da Coreia do Sul, Gráfico 2.



**Gráfico 2 - Produção de Automóveis em Países Selecionados - Em Milhares de Veículos**

Fonte: Anuário ANFAVEA 2010. Elaboração Própria.

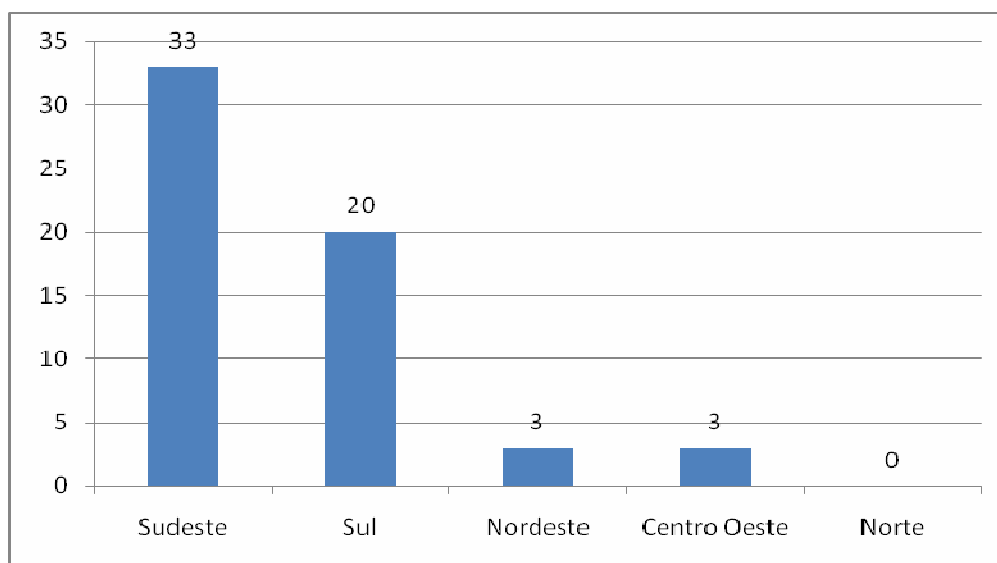
### 3. O SETOR AUTOMOTIVO NO BRASIL

O Brasil possuía, em 2009, 5,2% da produção mundial o que correspondia a cerca de 3,2 milhões de veículos, dos quais mais de 70% destinados para consumo interno. É importante ressaltar que as montadoras operando no Brasil são basicamente filiais de empresas transnacionais. No segmento de autopeças, por sua vez, empresas brasileiras tornaram-se fornecedoras para as montadoras operando no País e, em alguns casos, para fábricas operando no exterior.

As exportações brasileiras de veículos, em 2009, reduziram-se e totalizaram aproximadamente 475 mil veículos contra 734 mil no ano de 2008. Em 2010, as exportações devem retornaram aos patamares anteriores, incluindo veículos desmontados com 765,7 mil unidades vendidas ao exterior.

A indústria automobilística brasileira dispõe de um parque industrial espalhado por oito estados: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Rio Grande do Sul, Bahia, Goiás e Ceará. No total são 50 fábricas que em 2009 foram responsáveis pela produção de 3,2 milhões de autoveículos e 66 mil máquinas agrícolas. Em 2010 a produção alcançou a marca de 3.638,4 mil unidades, incluindo veículos desmontados (CKD) e 88,7 mil unidades de máquinas agrícolas automotrizes.

Ainda existe forte concentração de fábricas de motores, componentes e centros logísticos de distribuição nas Regiões Sudeste e Sul, conforme detalhado no Gráfico 3, cabendo papel preponderante aos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná.



**Gráfico 3 – Setor Automotivo no Brasil - Unidades de Produção e Logística por Região**

Fonte: Anuário Anfavea 2010. Elaboração Própria.

O mercado consumidor automotivo nacional tem seguido o ritmo de expansão da produção brasileira. O aumento do consumo nacional estimula os produtores locais já instalados, ao mesmo tempo em que atrai novas montadoras. É importante registrar ainda que, apesar da cobrança de 35% de impostos para veículos oriundos de países que não possuem acordos comerciais com o Brasil, as importações de veículos no território brasileiro estão atualmente superando as exportações. Contribuem para esse quadro a demanda interna aquecida, a valorização do real e os incentivos proporcionados por outros países às indústrias automotivas locais. A estimativa é que esse movimento gere em 2010 um déficit de R\$ 2 bilhões para o setor.

#### 4. FROTA DE VEÍCULOS

O Brasil, segundo dados consolidados pela ANFAVEA, aparece em 2008 como o oitavo país com a maior frota em circulação, estando à frente de China e Coréia do Sul. Os Estados Unidos lideram o *ranking*, seguido de Japão e Alemanha, conforme detalhado na Tabela 1.

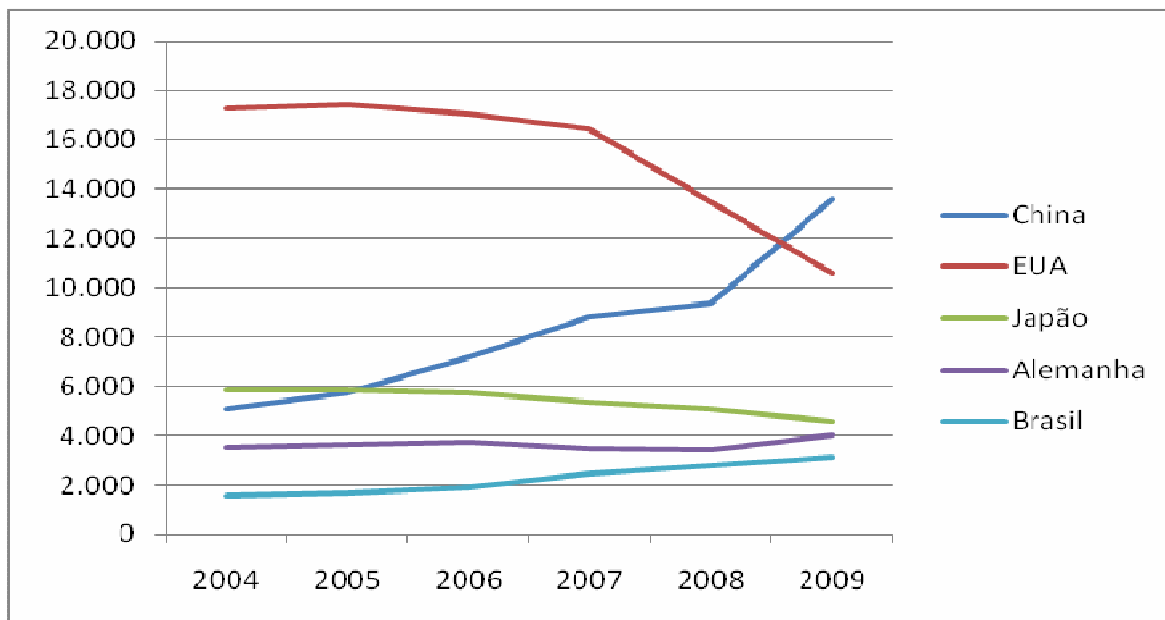
É importante registrar que, apesar da China situar-se atualmente entre os principais produtores e consumidores de veículos, esse País não possuía o destaque de mercados tradicionais com uma cultura automobilística.

**Tabela 1 – Principais Frotas de Autoveículos - em milhares**

País	1999	2004	2006	2008
Estados Unidos	216.309	237.243	244.166	250.239
Japão	71.723	74.656	75.859	75.528
Alemanha	45.793	48.915	49.742	44.180
Itália	35.485	38.224	39.877	40.895
França	33.089	36.039	36.661	37.212
Reino Unido	30.761	33.883	34.935	35.617
Espanha	20.636	24.202	26.227	27.613
<b>BRASIL</b>	18.685	22.172	24.069	27.481
México	14.124	20.360	24.099	26.663
Canadá	17.964	18.673	19.578	20.520
Coréia do Sul	11.164	14.934	15.895	16.795

**Fonte:** Anuário ANFAVEA 2010. Elaboração Própria.

Todavia, não é difícil perceber que a China deverá figurar, em poucos anos, entre os países com as maiores frotas em circulação, tendo em vista que esse País assumiu em 2009 a liderança mundial de licenciamento de veículos, conforme detalhado no Gráfico 4.

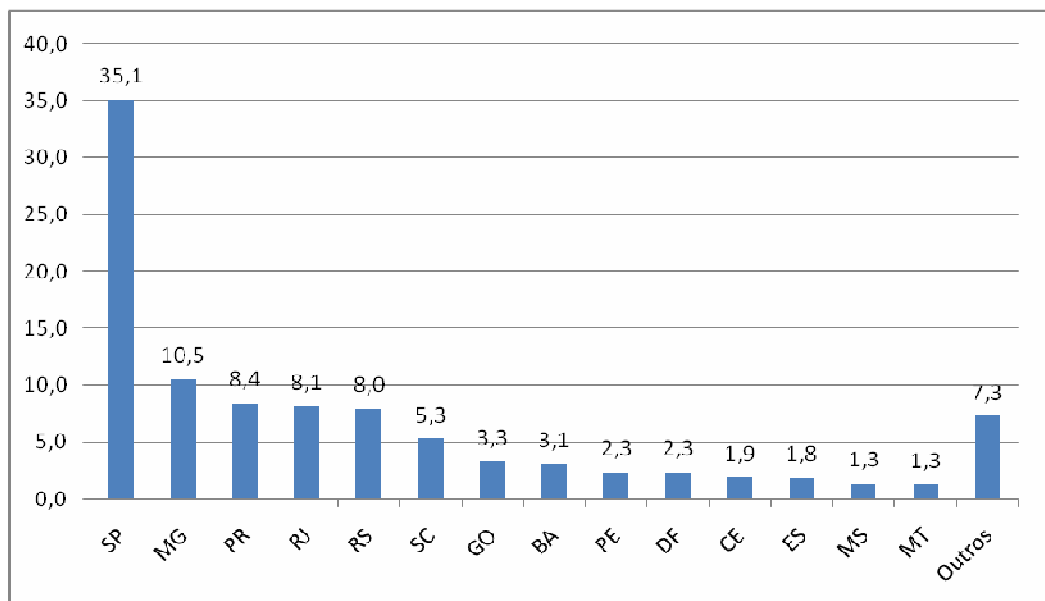


**Gráfico 4 - Licenciamento de Veículos de 2004 a 2009 - Em Milhares de Veículos**

**Fonte:** Anuário ANFAVEA 2010. Elaboração Própria.

## 5. PRODUÇÃO E VENDAS DE AUTOMÓVEIS NO NORDESTE

Mesmo não tendo obtido crescimento vertiginoso da frota de veículos quando comparado com a China, o Brasil continuará sendo um dos mais importantes países no que se refere à quantidade de veículos em circulação e, conseqüentemente, gerando um expressivo mercado de suporte e atendimento a essa frota. Os estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul concentravam 70,1% da frota nacional. O estados do Nordeste, com as maiores frotas (Bahia, Ceará e Pernambuco), por sua vez, possuíam em conjunto 7,3% da frota nacional em 2009 (Gráfico 5).



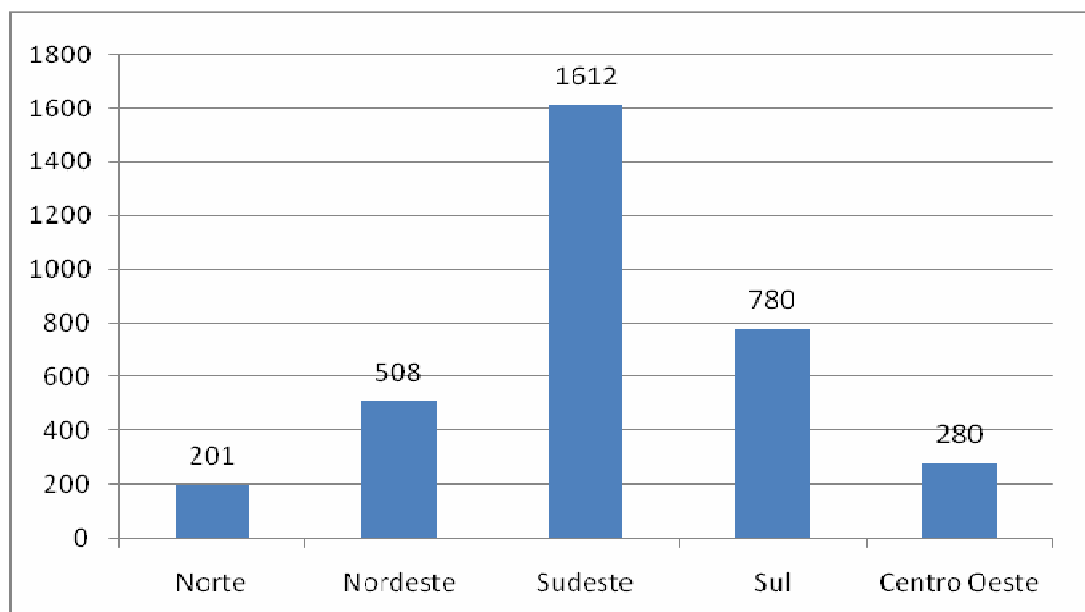
**Gráfico 5 - Frota Brasileira de Autoveículos por Estado em 2009 – em %**

Fonte: Anuário ANFAVEA 2010. Elaboração própria.

Embora seja o terceiro mercado consumidor nacional, o Nordeste possui apenas duas plantas de montadoras de veículos dentre as associadas à ANFAVEA: a Ford, em Camaçari-BA e a Troller/Ford, em Horizonte-CE. Segundo dados do Anuário da Anfavea, a Bahia produziu em 2009 cerca 207 mil unidades o que representou 6,5% da produção nacional. A unidade de Horizonte, no Ceará, que produz um carro de nicho 4 x 4 não está declarada no referido Anuário.

A Região Nordeste licenciou em 2008, 397.286 veículos e em 2009, 461.484 veículos, representando aumento de 16,2%, superior ao incremento ocorrido nas demais regiões do País nesse mesmo período: Centro-Oeste 14,8%; Norte, 12,8%; Sul, 12,2%; e Sudeste com crescimento de 9,0%.

O Nordeste possuía, em 2009, a terceira rede de distribuição do Brasil, contando com 508 concessionárias autorizadas, isto é, 15,0% da rede brasileira, conforme detalhado no Gráfico 6. O Sudeste detinha 1.612 concessionárias, 47,7% do total do País, seguido pelo Sul, com 780, representando 23,0% dessas empresas instaladas no Brasil. As regiões Norte e Centro-Oeste detinham, em conjunto, 14,3% das concessionárias brasileiras.



**Gráfico 6 - Distribuição das Concessionárias por Região Brasileira**

Fonte: Anuário da Anfavea 2010. Elaboração Própria.

Tendo em vista a expansão do setor automobilístico no Brasil, a região Nordeste poderá se beneficiar das novas oportunidades de produção e prestação de serviços voltados para o setor automotivo. O Nordeste possui potencial para expandir a cadeia produtiva de veículos automotivos, inclusive no que se refere ao fornecimento de peças, sistemas e serviços, tendo em vista o porte da frota de veículos em circulação na Região. Esse potencial é corroborado pela elevação da renda da população, bem como pela ampliação da oferta de crédito para a aquisição de veículos.

Além disso, ocorreu alteração no atual regime automotivo por meio da Medida Provisória 512/2010, de 25 de novembro, que prorrogou os benefícios fiscais para montadoras no Nordeste. Por conta do novo regime automotivo, cujo prazo para apresentação de projetos vigorou até 29.12.2010, a FIAT anunciou investimentos aproximados de R\$ 3 bilhões em Pernambuco visando à instalação de uma nova planta industrial.

A nova fábrica deverá ter capacidade de produção de 200 mil veículos por ano com dedicação a novos modelos populares. A instalação da fábrica em Suape possibilitará a atração de empresas sistemistas que ficam no entorno da planta principal numa espécie de condomínio industrial.

A notícia de uma montadora em Pernambuco começou a atrair investimentos de fabricantes de autopeças para a região. Segundo O Valor Econômico (2010), a fabricante de baterias Moura deverá investir R\$ 500 milhões nos próximos anos para dobrar sua capacidade de produção.

A nova fábrica da FIAT se une com o complexo Ford e poderão juntas produzir cerca de 400 mil veículos por ano na Região, o que representa aproximadamente 13% da produção nacional em unidades.

O processo de descentralização da indústria automotiva no Brasil começou em meados da década de 1990. O mecanismo garantia redução do imposto de importação em veículos, equipamentos e autopeças para os fabricantes de veículos e de autopeças que investissem em novas fábricas e que se comprometessem a exportar.

O programa acabou provocando também uma guerra fiscal entre os Estados. Dessa forma, Paraná e Rio Grande



do Sul ganharam novas fábricas. Posteriormente, o governo criou o chamado regime automotivo especial para o Norte, Nordeste e Centro-Oeste, levando montadoras também para a Bahia e Goiás. Hoje, o Brasil tem 25 fábricas de veículos, que, juntas, vão alcançar a produção de 3,6 milhões de unidades. Esse total equivale ao dobro do que foi produzido em 2003.

## 6. CONCLUSÕES

A indústria automotiva destaca-se no âmbito do setor industrial mundial pelo seu forte encadeamento com segmentos de insumos, peças, componentes e serviços, de forma que o setor automobilístico gera importantes efeitos multiplicadores na economia em termos de emprego, renda, exportações e tributos.

Referida indústria tem passado por importantes mudanças nos últimos trinta anos. Dentre essas mudanças, cabe destacar a crescente importância dos países em desenvolvimento enquanto produtores e consumidores de veículos.

Apesar da China ser atualmente o principal produtor e consumidor de autoveículos ainda não possui destaque com relação à frota em circulação. Nesse quesito, o Brasil figura entre os países com as maiores frotas do mundo, ocupando o oitavo lugar nos dados consolidados pela Anfavea, em 2008.

Possuindo uma das maiores frotas e já constando entre os principais produtores e consumidores, o Brasil poderá se beneficiar de todo um mercado que já existia e que tende a se expandir com a aquisição de novos veículos que fazem crescer a frota nacional em circulação. Em 2010, a partir de dados preliminares da Anfavea, assumirá o quarto lugar entre os maiores consumidores mundiais.

Embora a localização de novas plantas para fabricação de automóveis privilegie as aglomerações já existentes no Sul e Sudeste, as demais regiões do País poderão tirar proveito de oportunidades para o suprimento e manutenção que serão demandados para a nova frota que se apresenta.

O Nordeste tem crescido relativamente mais que o Sudeste e o Sul, no licenciamento de veículos e deverá se apresentar como local de grande demanda para produtos e serviços de manutenção. Algumas peças de reposição, devido ao seu baixo valor agregado, podem exigir que as fábricas se localizem próximo aos centros consumidores criando uma descentralização dos fornecedores para as atividades relacionadas com o setor automotivo.

Esse aumento e modificação da localização da frota deverão ajudar a melhor distribuir a renda e o emprego dos setores e atividades relacionadas com a indústria automotiva. O Nordeste possui apenas cerca de 3% do faturamento da indústria automotiva nacional e 2,9% dos empregos dessa indústria.

Além da participação na frota nacional, espera-se ampliação desse potencial com o anúncio de novas montadoras para a Região. Com a medida provisória 512/2010 de 25 de novembro de 2010, foram prorrogados incentivos fiscais que resultaram no anúncio de mais uma montadora no Nordeste. Assim, a FIAT anunciou investimentos de R\$ 3,0 bilhões para uma nova planta com capacidade de produção de 200 mil veículos por ano. Juntas, FIAT e Ford terão capacidade de produção de aproximadamente 400 mil veículos por ano na Região Nordeste do Brasil.

## REFERÊNCIAS

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Guia Setorial da Indústria Automobilística Brasileira 2010**. Disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) Acesso em 13 ago 2010.

\_\_\_\_\_. **Carta da Anfavea 294 a 296**. Disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) Acesso em 10 jan 2010.

\_\_\_\_\_. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário da ANFAVEA 2010**. Disponível em [www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br) Acesso em 08 out 2010.

BRASIL – Ministério do Planejamento. **GM inaugura central de distribuição no Nordeste**. 07 mai 2010.

DW-World. **A Indústria**. Disponível em [www.dw-world.de/dw/article/0,,984270,00.html](http://www.dw-world.de/dw/article/0,,984270,00.html) . Acesso em 01/11/2010.

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil 2009**. Disponível em [www.fenabrave.com.br](http://www.fenabrave.com.br) Acesso em 13 ago 2010

Humphrey, J. and Memedovic, O. **The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries**. Institute of Development Studies and UNIDO. Brighton, UK and Viena, Áustria. 2003.

INFOMONEY – Notícias – **Brasil fica em quinto lugar dentre países que mais vendem veículos**. Disponível em <http://web.infomoney.com.br/templates/news/view.asp?codigo=1921515&path=/suasfinancas/> Acesso em 11 ago 2010. Acesso em 04 set 2010.

**Montadora chinesa terá fábrica de US\$ 700 milhões** <http://jbttecidos.wordpress.com/2010/08/05/montadora-chinesa-tera-fabrica-de-us-700-milhoes-em-jacarei/>

NAJBERG, Sheila; PUGA, Fernando Pimentel. **Condomínio Industrial** : O caso do complexo Ford no Nordeste. Disponível em : [http://ce.desenvolvimento.gov.br/remtech/docs/FORD%20NE%20-%20futIndustria\\_2\\_09.pdf](http://ce.desenvolvimento.gov.br/remtech/docs/FORD%20NE%20-%20futIndustria_2_09.pdf). Acesso em 03 ago 2010.

OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Production Statistics. Disponível em: <http://www.oica.net>. Acesso em 15 dez 2010.

SILVA, Tereza Maria Fernandez Dias. **O que esperar para o setor automotivo em 2010**. Disponível em : [http://www.fenabrave.com.br/principal/pub/anexos/20100115065938artigo\\_tereza\\_fernandez.pdf](http://www.fenabrave.com.br/principal/pub/anexos/20100115065938artigo_tereza_fernandez.pdf) Acesso em 03 ago 2010

SERASA – Setorise – Setorial Serasa Experian – **Veículos Leves – Junho e Setembro 2010**

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotivos. **Desempenho do Setor de Autopeças**. Disponível em [www.sindipecas.org.br](http://www.sindipecas.org.br) . Acesso em 04 ago 2010.

VALOR ECONÔMICO – **Fiat anuncia investimento de R\$ 3 bilhões em PE**. Disponível em [www.valoronline.com.br](http://www.valoronline.com.br) . Acesso em 14 dez 2010.