



UNICAMP

**ABDI**

Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial

# Relatório de Acompanhamento Setorial

## AUTOPEÇAS

Outubro de 2008





# **RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO SETORIAL**

## **AUTOPEÇAS**

### **Volume II**

#### **Equipe:**

Fernando Sarti

Charles Rossi

Pesquisadores e bolsistas do NEIT/IE/Unicamp

Rogério Dias de Araújo (ABDI)

Carlos Henrique Mello (ABDI)

Rosane Marques (ABDI)

**Outubro de 2008**

Esta publicação é um trabalho em parceria desenvolvido pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI e o Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas – Unicamp

## SUMÁRIO

1. Introdução .....	1
2. Conjuntura recente do setor automotivo... ..	1
3. Desempenho recente da indústria brasileira de autopeças .....	3
3.1. Evolução da produção automotiva .....	3
3.2. Evolução do comércio exterior.....	3
3.3. Evolução do emprego .....	6
4. Comentários Finais .....	8
Referências bibliográficas.....	9

## **1. Introdução**

Esse segundo relatório setorial tem como objetivo apresentar e discutir a conjuntura recente do segmento brasileiro de autopeças. A discussão será dividida em quatro seções, além dessa introdução. Na primeira, serão feitos alguns breves comentários sobre a crise internacional recente e as dificuldades enfrentadas pelas montadoras no Brasil e no mundo, o que afetará certamente o desempenho futuro do setor de autopeças. Na seção seguinte, serão discutidos dados de produção, comércio exterior e emprego. Inicialmente, serão analisados os dados de produção, que destacam o excelente desempenho pré-crise do setor. Em seguida, será discutida a evolução do comércio exterior, com destaque para a reversão do superávit comercial no primeiro semestre de 2008, e por fim, os dados do mercado de trabalho até o mês de setembro de 2008, que confirmam o excelente desempenho do setor no período pré-crise. Na última seção, serão sintetizadas as principais tendências apresentadas, atentando-se para a impossibilidade de sua manutenção diante do aprofundamento da crise no Brasil .

## **2. Conjuntura recente do setor automotivo**

O setor de autopeças brasileiro já começa a revisar sua postura otimista para seu futuro próximo. Até algumas poucas semanas, mesmo no contexto de forte crise financeira mundial, o setor, representado pela Sindipeças, parecia manter ainda o otimismo respaldado em dois pontos. Primeiro, pela expectativa de aumento da produção de automóveis sendo mantida pelas montadoras entre 8% e 10% para 2009, agora reforçada com a liberação dos R\$ 8 bilhões em empréstimos do Banco do Brasil e da Nossa Caixa para financiamentos ao consumidor (Valor Econômico, 12/11/2008). Segundo, pela natureza dos contratos de fornecimento, que prevêem um compromisso de compra dos componentes pelas montadoras, já fechados para esse ano e, pelo menos teoricamente, não podendo ser rompidos ou interrompidos abruptamente. Com base nesses dois elementos, o setor ainda espera faturar US\$ 46 bilhões em 2008, o que representaria um aumento de aproximadamente 35% em relação ao ano passado e de 54% em relação à 2006 (Valor Econômico, 8/10/2008).

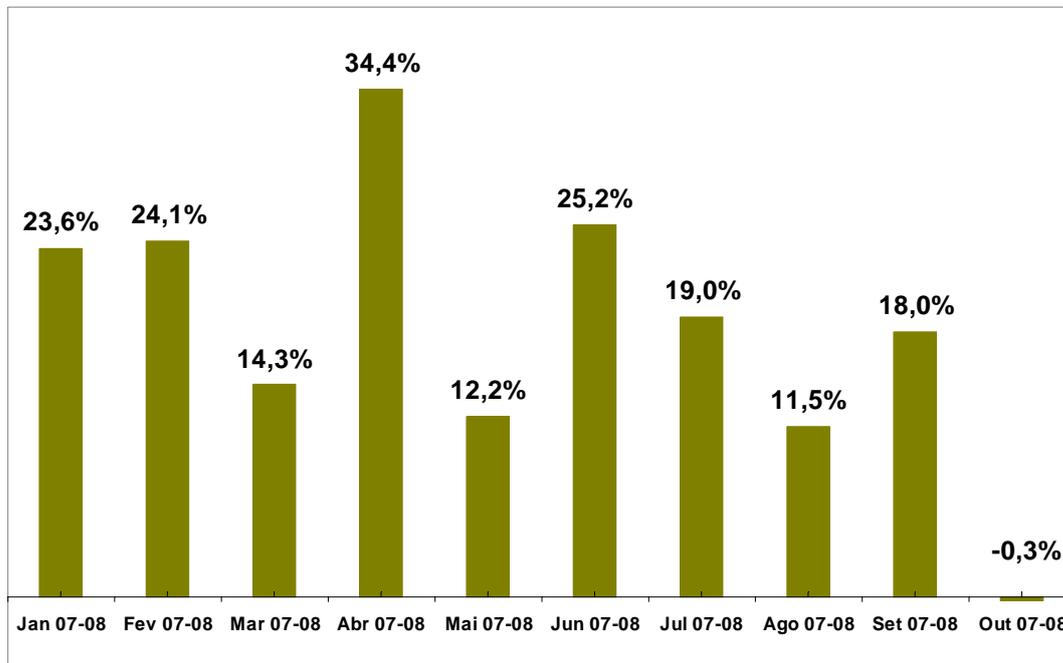
Entretanto, os desdobramentos recentes da crise começam a causar preocupações. No que se refere aos últimos dados de produção de automóveis novos, é possível observar que, no comparativo com o mesmo mês do ano anterior, o mês de outubro apresentou queda, pela primeira vez nos últimos anos, situação bem diferente do crescimento médio de mais de 20% observado em alguns meses anteriores (Gráficos 1).

Em segundo lugar, a queda abrupta das vendas de automóveis verificada em outubro do ano corrente (10,8% em relação a setembro de 2008 e 2,12% em relação a outubro de 2007 – Valor Econômico, 4/11/2008) faz crescer a desconfiança sobre o efeito perverso de redução da demanda interna, alimentada pela escassez de crédito e pela falta de confiança no futuro por parte do consumidor, e externa, devido à recessão enfrentada pelos países centrais.

Além disso, as férias coletivas concedidas por algumas montadoras no Brasil e a difícil situação financeira das principais montadoras americanas, em especial a General Motors, cujos preços das ações atingiram patamares semelhantes aos de 1946 (Valor Econômico, 13/11/2008), podem complicar a situação de grandes empresas do setor de autopeças nacional, com produção altamente encadeada. Algumas empresas de autopeças já anunciaram demissões significativas de seu quadro de funcionários, revertendo, como veremos, a tendência de expansão no emprego verificada até setembro de 2008 (Valor Econômico, 14/11/2008).

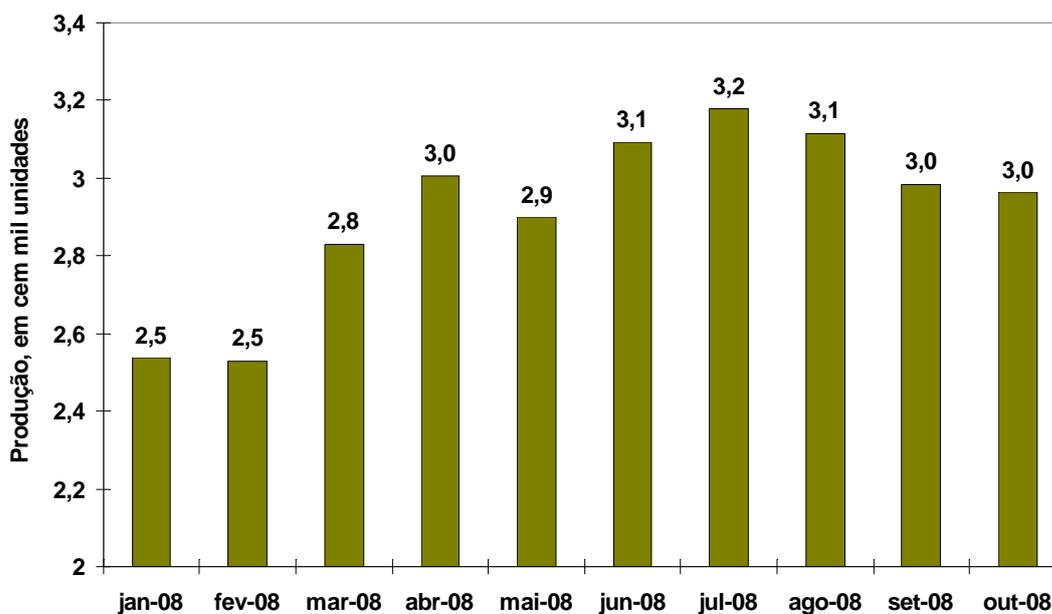
Na Argentina, o principal parceiro comercial do setor automotivo brasileiro, as montadoras e as fabricantes de autopeças promoveram cortes de horas extras, dos segundo e terceiro turnos e, em alguns casos, demissões. Entre as empresas afetadas se destacam a Fiat, GM, Volkswagen e Mercedes-Benz (Valor Econômico, 11/11/2008).

**Gráfico 1 - Produção de Autoveículos no Brasil (2007 - 2008)**  
(variação com relação ao mesmo mês do ano anterior)



Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base em dados da ANFAVEA.

**Gráfico 2 - Produção Mensal de Veículos Novos**  
(jan. a out. /2008)



Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base em dados da ANFAVEA.

Desta maneira, mesmo sendo difícil e inadequado conjecturar sobre os fatores (e suas importâncias relativas) que têm alimentado a recente queda de produção e,

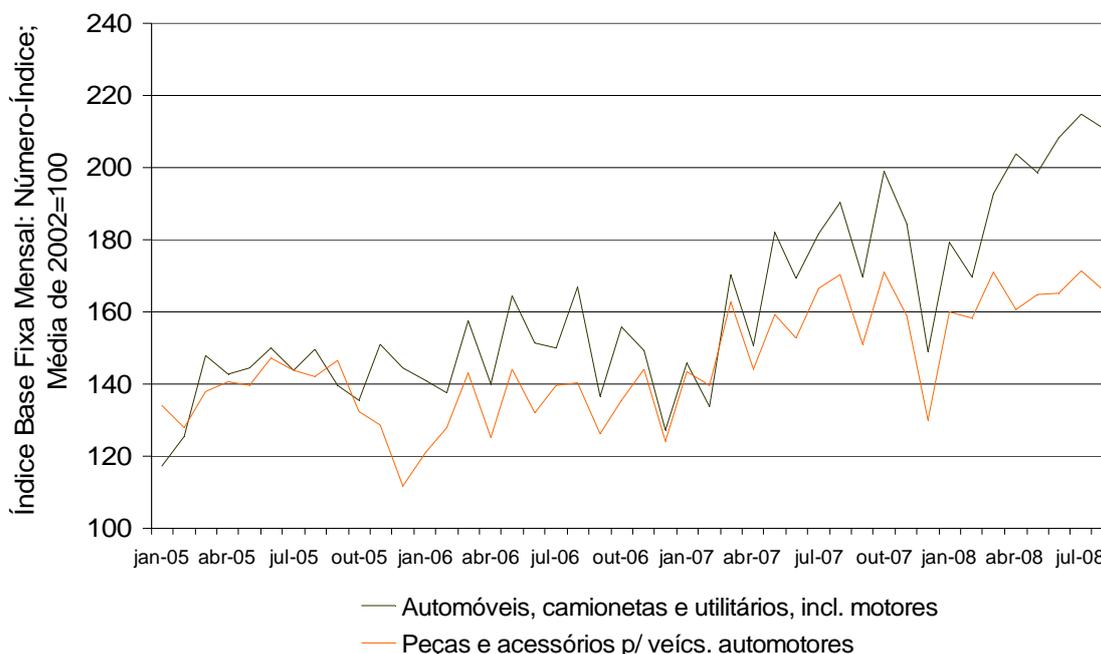
principalmente, fazer prognósticos sobre as tendências futuras, é cabível supor que a escassez de crédito causada pela crise financeira, a subida recente das taxas de juros dos empréstimos para a aquisição de veículos novos e a falta de confiança dos consumidores e produtores, mesmo com os esforços dos bancos estatais e dos fabricantes, podem ter impacto negativo na demanda futura por veículos e, por consequência, do segmento de autopeças.

### 3. Desempenho recente da indústria brasileira de autopeças

#### 3.1. Evolução da Produção Automotiva

Os dados de produção<sup>1</sup> para os últimos anos (Gráfico 3) permitem identificar, além de um expressivo crescimento, uma estreita correlação entre os resultados da produção de veículos automotores e do segmento de autopeças. A partir de março deste ano verificou-se um descolamento destas variáveis, com queda relativa da produção de autopeças. Em outras palavras, a taxa de crescimento mais recente da produção de veículos foi cada vez menos acompanhada pela taxa de autopeças, devido à crescente participação de insumos e componentes importados na montagem de veículos. Além da vigorosa expansão da demanda doméstica e da rápida redução da capacidade ociosa, as importações de autopeças foram beneficiadas pelo câmbio fortemente valorizado. A recente desvalorização cambial pós-crise internacional deverá reverter essa tendência.

**Gráfico 3: Produção Industrial Mensal dos Subsetores Automotivos (Jan-05 a Set-08)**



Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base em dados da PIM-PF/IBGE.

#### 3.2. Evolução do Comércio Exterior

Com relação ao comércio exterior<sup>2</sup>, ao contrário do que foi observado no período 2004-2006, durante o qual as exportações cresceram muito acima das importações (19,9% ao ano contra 11,1%), o período mais recente, do início de 2007 até o final do

<sup>1</sup> Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física (PIM-PF/IBGE).

<sup>2</sup> Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) – dados até o mês de setembro de 2008.

primeiro semestre de 2008, é marcado por um forte aumento relativo das importações. De fato, ao passo que as exportações dos três primeiros trimestres de 2008 cresceram 19,1% em relação ao mesmo período de 2007, as importações no mesmo período cresceram expressivos 50,4% (Tabelas 1 e 2). Assim, o descolamento na produção de autopeças em relação à de autoveículos, ilustrado no Gráfico 3, se explica pela substituição de componentes nacionais pelos importados, em grande medida incentivada pela valorização do Real vigente até julho de 2008.

**Tabela 1 - Exportações Trimestrais do Setor de Autopeças (US\$ milhões)**

	I/07	II/07	III/07	IV/07	I/08	II/08	III/08
Setor de Autopeças	2.280,5	2.629,4	2.776,3	2.950,3	2.703,6	3.138,4	3.314,9
Cabines e Carrocerias	1.806,5	2.075,1	2.143,7	2.183,7	2.087,7	2.449,0	2.606,7
Peças e Acessórios	230,8	277,9	312,9	440,9	308,4	363,8	379,3
Recondicionamento e Recuperação de Motores	243,2	276,4	319,7	325,7	307,5	325,6	328,9

Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP a partir dos dados da SECEX.

**Tabela 2 - Importações Trimestrais do Setor de Autopeças (US\$ milhões)**

	I/07	II/07	III/07	IV/07	I/08	II/08	III/08
Setor de Autopeças	2.126,1	2.427,1	2.785,0	2.840,2	3.189,1	3.576,2	4.272,1
Cabines e Carrocerias	2.029,0	2.301,5	2.629,5	2.702,9	3.032,0	3.372,4	4.050,3
Peças e Acessórios	7,1	18,0	29,7	15,2	14,8	7,7	11,4
Recondicionamento e Recuperação de Motores	90,0	107,6	125,8	122,0	142,4	196,0	210,4

Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP a partir dos dados da SECEX.

**Tabela 3 - Saldo Comercial Trimestral do Setor de Autopeças (US\$ milhões)**

	I/07	II/07	III/07	IV/07	I/08	II/08	III/08
Setor de Autopeças	154,4	202,3	-8,8	110,1	-485,5	-437,7	-957,2
Cabines e Carrocerias	-222,5	-226,4	-485,9	-519,2	-944,3	-923,4	-1.443,7
Peças e Acessórios	223,7	259,9	283,2	425,6	293,6	356,1	367,9
Recondicionamento e Recuperação de Motores	153,2	168,7	193,9	203,6	165,1	129,6	118,6

Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP a partir dos dados da SECEX.

Conforme destacado no relatório setorial anterior (Sarti, 2008: p. 13), o grande aumento do comércio exterior do setor automotivo brasileiro esteve associado ao processo de internacionalização e de integração do segmento na cadeia automobilística global. Já mudanças duradouras da taxa de câmbio afetam diretamente decisões de investimentos e de produção dentro e fora do país, afetando conseqüentemente o padrão de inserção comercial.

Neste contexto, os efeitos da desvalorização cambial observada nos últimos meses sobre o setor ainda são uma incógnita. A tendência é que haja um aumento gradual da participação da produção doméstica em relação aos componentes importados mais caros, compensando parcialmente a contração da demanda doméstica. No curto prazo, os segmentos com maior conteúdo importado terão que conviver com pressões de custos maiores.

Vale ressaltar também a evolução das participações dos principais parceiros comerciais do Brasil no setor de autopeças. No período de 2004 até o final do primeiro semestre de 2008, o mercado argentino foi o que mais cresceu para as exportações de autopeças brasileiras. As vendas saltaram de um patamar de US\$ 755,8 milhões, em 2004, para US\$ 2,02 bilhões, em 2007. No primeiro semestre de 2008, já somavam o montante de US\$ 1,29 bilhão, mais que dobrando sua participação no total das exportações setoriais: 13,4%, em 2004, para 24,6%, em 2007, e 28,4%, no primeiro

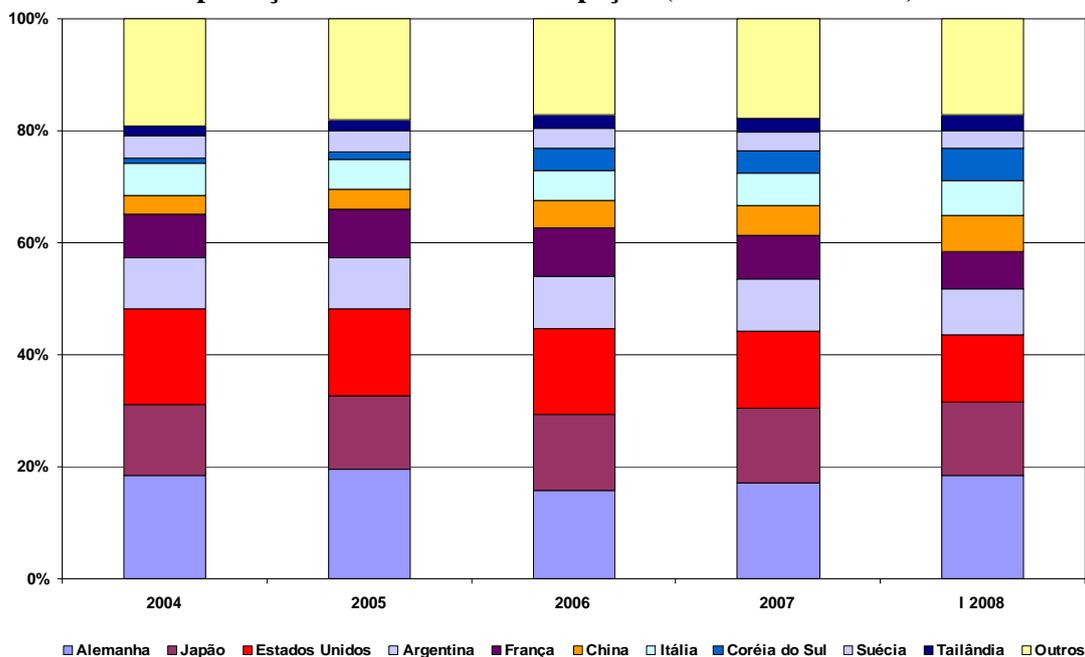
semestre de 2008. Entretanto, com a queda das vendas e da produção de veículos na Argentina a partir de agosto, a tendência é que as exportações do setor sejam diretamente prejudicadas.

No outro extremo está o mercado dos EUA, que vem perdendo importância relativa. Em 2004, representava 32,4% (US\$ 1,9 bilhão) do total exportado pelo setor. Em 2007, passou a representar somente 22,5% (US\$ 1,8 bilhão). Ao final de junho de 2008, somente 19,7%, correspondendo a US\$ 895,1 milhões em receitas. Diante da crise e da queda de demanda no mercado norte-americano, a tendência é que esses valores caiam ainda mais nos próximos meses.

No que se refere aos principais países fornecedores de autopeças para o Brasil, destaca-se a Alemanha, que continua como principal parceiro comercial no setor, mantendo praticamente constante sua participação ao longo dos últimos quatro anos (mesmo patamar de 18,1% do total das importações do setor em 2004 e no primeiro semestre de 2008). Já a China e a Coreia do Sul foram as economias que mais cresceram em participação na pauta de importados do segmento, saltando de 3,3% e 1,0%, em 2004, para 6,4% e 5,9%, no primeiro semestre de 2008, respectivamente. Esse aumento de participação rendeu para cada país, só nos primeiros seis meses desse ano, um incremento de US\$ 203,1 milhões e US\$ 171,2 milhões nos seus respectivos saldos comerciais.

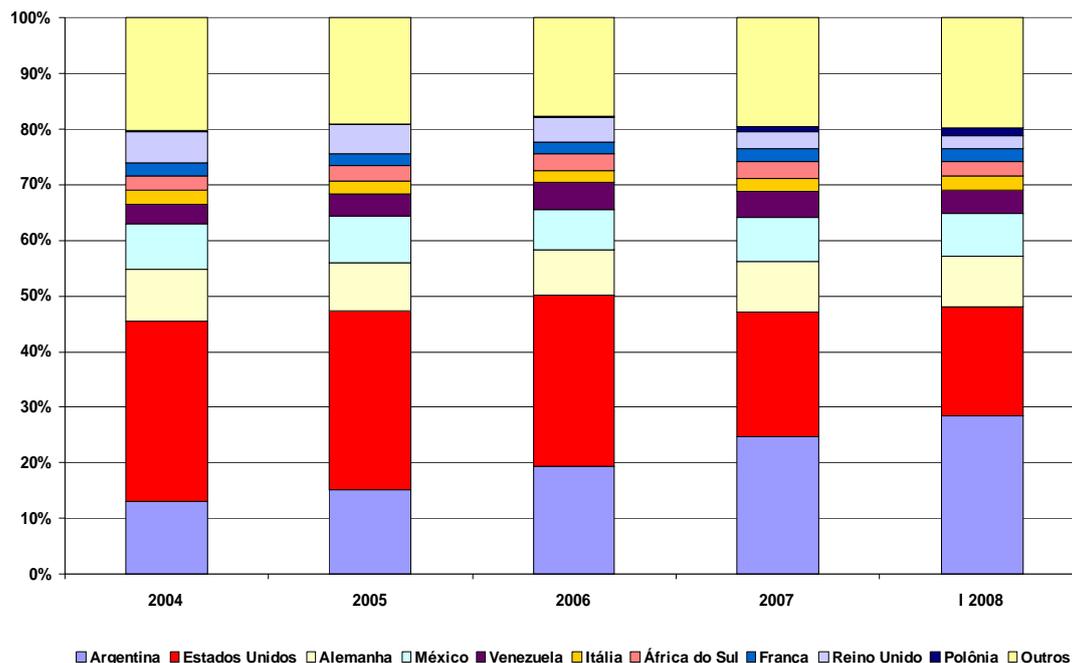
Os Gráficos 4 e 5 mostram, para o período mencionado, as participações relativas dos dez principais parceiros comerciais do Brasil no setor de autopeças, em termos de fornecimento e de mercado consumidor, respectivamente.

**Gráfico 4 - Participação Relativa dos Principais Países de Origem das Importações Brasileiras de Autopeças (2004-1o sem./2008)**



Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base nos dados da SECEX.

**Gráfico 5 - Participação Relativa dos Principais de Destino das Exportações Brasileiras de Autopeças (2004-1o sem./2008)**



Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base nos dados da SECEX.

### 3.3. Evolução do Emprego

A evolução dos empregos formais<sup>3</sup> confirma o excelente desempenho setorial até a eclosão da crise financeira (Tabela 4). No período compreendido entre o primeiro trimestre de 2007 e o terceiro trimestre de 2008, o número de vagas criadas por trimestre manteve-se aproximadamente constante, com média em torno de 10.500 novas vagas, com exceção do primeiro e do último trimestre do ano passado, que apresentaram resultados consideravelmente menores (6.333 e 5.221 novas vagas, respectivamente). Tomando-se o total anual de vagas criadas, verifica-se que o setor criou 30.817 vagas nos três primeiros trimestres de 2008, quando no acumulado do ano passado havia criado 33.123 novas vagas. As empresas fabricantes de peças e acessórios foram responsáveis por aproximadamente 80% no total de novas vagas do setor.

<sup>3</sup> Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

**Tabela 4 - Evolução recente da criação de emprego formal do setor de autopeças (I/2007-III/2008) (em número de vagas por trimestre)**

<b>Admitidos</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Sector de Autopeças	22.005	26.965	28.207	21.856	31.787	33.139	34.495
Cabines e Carrocerias	3.112	5.074	4.762	3.913	5.801	6.017	5.883
Peças e Acessórios	18.310	21.265	22.833	17.372	25.209	26.446	27.774
Recond. e Recup. de Motores	583	626	612	571	777	676	838

<b>Desligados</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Sector de Autopeças	15.672	16.415	17.188	16.635	21.044	22.805	24.755
Cabines e Carrocerias	2.370	2.448	2.702	2.583	3.801	3.822	4.253
Peças e Acessórios	12.802	13.460	13.986	13.540	16.577	18.284	19.817
Recond. e Recup. de Motores	500	507	500	512	666	699	685

<b>Criação de Vagas</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Sector de Autopeças	6.333	10.550	11.019	5.221	10.743	10.334	9.740
Cabines e Carrocerias	742	2.626	2.060	1.330	2.000	2.195	1.630
Peças e Acessórios	5.508	7.805	8.847	3.832	8.632	8.162	7.957
Recond. e Recup. de Motores	83	119	112	59	111	-23	153

Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base em dados do CAGED/MTE.

Na análise da evolução da massa real de salários do setor de autopeças (Tabela 5), verificou-se uma tendência de maior remuneração dos trabalhadores ao longo de 2007 e 2008, com a massa salarial dos admitidos mantendo-se significativamente maior que a dos desligados em todos os semestres, não sendo possível observar qualquer redução significativa no último trimestre. Observando os dados dos subsetores separadamente, percebe-se que somente o de Recondicionamento e Recuperação de Motores apresentou massa salarial dos desligados maior que a dos admitidos, e, mesmo assim, diferenças de menos de R\$100 mil e somente em dois semestres: o 4º de 2007 e o 2º de 2008.

Com relação à evolução do salário médio real dos trabalhadores admitidos, percebe-se um aumento de 2,99% do 3º trimestre de 2008, comparado ao mesmo período de 2007. Vale ressaltar que esse aumento real de salários foi puxado pelo subsetor de Peças e Acessórios, com aumento real de 3,19% na comparação do 3º trimestre de 2008 em relação ao mesmo período de 2007. Na comparação com o trimestre imediatamente anterior, o 3º trimestre de 2008 apresenta queda do salário médio pago aos admitidos de 0,85%.

Os salários médios dos trabalhadores desligados tiveram variação negativa de 1,75% e 2,51% nas comparações dos 1º e 2º trimestres e um ligeiro aumento de 0,49% na comparação do 3º trimestre de 2008 com relação ao mesmo período de 2007. Na comparação com o trimestre imediatamente anterior, houve queda nos três trimestres deste ano, de 0,11%, 1,57% e 1,18%, respectivamente.

Verifica-se, portanto, a continuidade dos resultados positivos dos dados de emprego e salários no setor de autopeças, principalmente entre os fabricantes de peças e acessórios, confirmando que, pelo menos até setembro, os efeitos da crise não se faziam sentir no mercado de trabalho do segmento.

**Tabela 5 - Evolução recente da massa de salários e dos salários médios reais do setor de autopeças – admissão e desligamento (I/2007-III/2008)**

<b>Massa de salário dos admitidos (R\$ milhões)</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Setor de Autopeças	20,6	25,1	26,5	21,4	30,3	32,3	33,3
Cabines e Carrocerias	2,3	3,8	3,6	3,1	4,3	4,5	4,5
Peças e Acessórios	17,9	20,8	22,4	17,9	25,5	27,3	28,1
Recond. e Recup. de Motores	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,7

<b>Massa de salário dos desligados (R\$ milhões)</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Setor de Autopeças	19,9	20,7	20,7	20,8	26,2	28,0	30,0
Cabines e Carrocerias	2,2	2,2	2,4	2,5	3,5	3,4	4,1
Peças e Acessórios	17,3	18,1	17,9	17,8	22,2	24,0	25,4
Recond. e Recup. de Motores	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5

<b>Salário admissional médio (R\$)</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Setor de Autopeças	937,3	929,6	938,2	979,2	953,5	974,6	966,3
Cabines e Carrocerias	738,4	753,0	757,1	782,6	740,1	750,0	773,1
Peças e Acessórios	978,7	978,3	980,1	1029,5	1009,9	1032,2	1012,3
Recond. e Recup. de Motores	697,7	706,3	782,2	795,6	715,7	723,9	799,2

<b>Salário médio de desligamento (R\$)</b>							
	I 2007	II 2007	III 2007	IV 2007	I 2008	II 2008	III 2008
Setor de Autopeças	1.269,2	1.259,0	1.207,2	1.248,3	1.247,0	1.227,4	1.213,0
Cabines e Carrocerias	943,8	909,9	898,9	970,6	923,0	891,4	960,9
Peças e Acessórios	1.348,0	1.341,5	1.281,9	1.314,5	1.339,0	1.313,4	1.281,7
Recond. e Recup. de Motores	793,1	754,7	783,8	900,1	806,0	813,7	789,7

Nota: Dados deflacionados pelo IPCA, com base nos preços de junho de 2008.  
Fonte: Elaboração NEIT/IE/UNICAMP com base em dados do CAGED/MTE.

#### **4. Comentários Finais**

Os dados de produção, emprego, salário e comércio exterior nos três primeiros trimestres de 2008 confirmam o ciclo de crescimento do setor de autopeças no Brasil iniciado em 2003, beneficiando-se dos sucessivos recordes de produção das montadoras aqui instaladas. No entanto, a crise financeira global já tem promovido forte impacto negativo sobre as vendas e produção de veículos, o que deverá se refletir também em toda cadeia de fornecimento.

No caso do Brasil, algumas evidências recentes apontam para uma forte desaceleração ou mesmo estagnação das atividades. No entanto, alguns fatores ainda contribuem para uma percepção menos pessimista desse quadro no curto prazo para o setor de autopeças. Em primeiro lugar, está o fato de que os pedidos firmados entre montadoras e autopeças deverão ser mantidos pelo menos até o início do próximo ano, a não ser que o agravamento da crise e a eventual falência de corporações levem a uma ruptura dos contratos firmados.

Em segundo, as medidas tomadas pelos governos Federal e Estadual para atenuar a escassez de crédito, que elevaram as taxas de juros e encurtaram os prazos de

financiamento para compra de veículos, poderão suavizar e/ou atrasar os efeitos negativos da desaceleração.

E, por último, espera-se que a recente desvalorização cambial, se acompanhada de menor volatilidade no câmbio, permita, no médio prazo, uma paulatina substituição de peças e componentes importados por produção doméstica. As exportações deverão se reduzir, mas uma queda ainda maior nas importações deverá promover novamente um superávit comercial na pauta do setor.

Em que pesem esses fatores, que podem contribuir para contrarrestar a tendência de desaceleração ou estagnação, ainda assim parece inevitável uma redução do nível de emprego e dos salários médios em toda a cadeia automotiva.

## **Referências Bibliográficas**

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). **Dados de Produção de Veículos Novos**. Vários anos.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física (PIM-PF)**. Vários anos.

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)**. Estatísticas de Comércio Exterior. Vários anos.

Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). **Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS)**. Vários anos.

Sarti, F. (2008) (coord.) **Relatório de Acompanhamento Setorial (Volume I): Autopeças**. Projeto: Boletim de Conjuntura Industrial, Acompanhamento Setorial e Panorama da Indústria. Convênio: ABDI e NEIT/IE/UNICAMP. Campinas/SP: Maio de 2008.

Valor Econômico, vários números.