

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária

Wellington Carlos Borges

As relações comerciais entre o Brasil e a Argentina: o comércio entre a indústria
automobilística dos dois países.

Barueri
2011

Wellington Carlos Borges

As relações comerciais entre o Brasil e a Argentina: o comércio entre a indústria automobilística dos dois países.

Monografia submetida à apreciação de banca examinadora do Departamento de Economia, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Ciências Econômicas com ênfase em Comércio Internacional, elaborada sob a orientação do professor Claudemir Galvani.

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária

Barueri
2011

Esta monografia foi examinada pelos professores abaixo relacionados e aprovada com nota final _____, _____ (_____).

Data: ____/____/____

Assinatura do orientador: _____

Autorizo a disponibilização desta monografia na Biblioteca da PUC – SP para consulta pública e referência bibliográfica, e sua reprodução total ou parcial pode ser feita mediante a observação dos termos da legislação vigente sobre direitos autorais.

Assinatura do autor: _____

Local e data: _____

AGRADECIMENTOS

Não seria possível relacionar aqui todas as pessoas que contribuíram de forma direta ou indireta para a realização deste trabalho. De qualquer forma, algumas precisam ser mencionadas.

Antes de tudo, agradeço a Deus por chegar até aqui.

Agradeço a minha família por me apoiar em todos os momentos.

Agradeço ao professor Claudemir Galvani pela orientação e também a professora Maria Cristina pela ajuda na definição dos aspectos iniciais.

Agradeço a todos os meus colegas pelos incentivos permanentes.

A todos vocês, minha gratidão.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo comprovar a existência de comércio intrafirma entre a indústria automobilística brasileira e a argentina. O trabalho assume como hipótese a existência de complementaridade de produção entre as duas nações nessa indústria. Ele apresenta o levantamento de dados relacionado ao comércio dos dois países e também à indústria automobilística. Os dados foram extraídos das principais fontes, como o governo brasileiro e o argentino e também as associações de fabricantes de veículos automotores dos dois países. A teoria utilizada aqui é a de Heckscher – Ohlin, que foi adaptada para o tema da presente pesquisa.

Palavras-chave: comércio Brasil-Argentina, indústria automobilística, intrafirma.

ABSTRACT

This study aims to prove the existence of intra-firm trade between the Argentine and Brazilian automotive industry. The study takes the hypothesis of production complementarities between the two nations in this industry. It shows the survey data related to the trade between both countries and the automotive industry as well. Survey data were collected from primary sources, such as Argentine and Brazilian government and also the motor vehicle manufactures associations of both countries. The theory used here is the Heckscher – Ohlin, which was adapted to the subject of the study.

Keywords: Brazil-Argentina trade, motor vehicle industry, intra-firm.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina de 1989 a 2010	20
Gráfico 2 – Participação da corrente de comércio do Brasil com Argentina, China e EUA de 1989 a 2010	22
Gráfico 3 – Produção de automóveis no Brasil e Argentina de 2000 a 2009	26
Gráfico 4 – Porcentagem de pessoas empregadas na indústria automobilística sobre o número de pessoas ocupadas no Brasil e Argentina de 2003 a 2009	27
Gráfico 5 – Frota de automóveis no Brasil e Argentina de 1999 a 2008	28
Gráfico 6 – Habitantes por automóveis de 1999 a 2008	29
Gráfico 7 – PIB per capita da Argentina e do Brasil de 1999 a 2008 – Paridade do Poder de Compra	30
Gráfico 8 – Participação dos automóveis na pautas de importação e exportação do Brasil com a Argentina de 2001 a 2002	35
Gráfico 9 – Vendas internas no atacado de veículos importados da Argentina de 1991 a 2009	37
Gráfico 10 – Comércio de autopeças do Brasil com a Argentina de 2000 a 2009	41
Gráfico 11 – Importações brasileiras de automóveis da Argentina de 2000 a 2009 ..	42

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina de 1999 a 2010	8
Quadro 2 – Histórico das relações Brasil - Argentina	13
Quadro 3 – Reprodução do exemplo de Ricardo para análise da teoria das vantagens comparativas	15
Quadro 4 – Horas de trabalho necessárias para a produção em autarcia e com comércio internacional	16
Quadro 5 – Protocolos do ACE nº 14 referentes à indústria automobilística	34
Quadro 6 – Empresas do setor automobilístico brasileiro que exportaram e/ou importaram da Argentina um valor superior a 50 milhões de dólares, em 2010	38
Quadro 7 – Lista de automóveis importados da Argentina em fevereiro de 2011	39
Quadro 8 – Lista de automóveis brasileiros exportados para o mundo em 2010	40

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Pauta de exportação brasileira para a Argentina em 2010	23
Tabela 2 – Pauta de importação brasileira para a Argentina em 2010	24
Tabela 3 – Comércio de automóveis e autopeças do Brasil com a Argentina em 2009 e 2010	32

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
Capítulo 1 - Histórico e revisão teórica.....	11
1.1 Histórico da integração entre o Brasil e a Argentina	11
1.2 Aspectos históricos relacionados à indústria automobilística	13
1.3 Revisão teórica	14
1.3.1 A teoria do comércio internacional de David Ricardo.....	14
1.3.2 A teoria do comércio internacional de Heckscher-Ohlin.....	17
Capítulo 2 - Estatísticas do comércio brasileiro com a argentina e da indústria automobilística.....	20
2.1 Dados gerais de comércio com a Argentina.....	20
2.2 Dados da indústria automobilística	25
Capítulo 3 - A complementaridade da indústria automobilística brasileira e da argentina.....	31
3.1 O modelo de Heckscher-Ohlin aplicado ao comércio de automóveis entre o Brasil e Argentina.....	31
3.2 O acordo entre as duas nações	34
3.3 A complementaridade de produção	35
3.4 Autopeças	41
CONCLUSÃO	43
BIBLIOGRAFIA.....	48
APÊNDICE A – Corrente de Comércio Brasileira	51

INTRODUÇÃO

No presente trabalho trataremos das relações comerciais entre o Brasil e a Argentina: o comércio entre a indústria automobilística dos dois países, do período de 2000 até 2009.

Escolhemos esse tema porque o comércio entre o Brasil e a Argentina vem crescendo muito nos últimos anos. Em 2010, a Argentina ocupou o terceiro lugar no ranking de parceiros comerciais do Brasil, ficando atrás somente da China e dos Estados Unidos.

O comércio entre as duas nações vem experimentando uma contínua fase de crescimento (verificar quadro 1). Em 2010, a Argentina foi um importante parceiro comercial para o Brasil, representando 8,6% da corrente de comércio do país. No mesmo ano, a China representou 14,7% da corrente de comércio (soma das importações e exportações) brasileira e os Estados Unidos 12,2%.

Quadro 1 - Corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina de 1999 a 2010 (milhões de dólares).

Ano	Valor	Ano	Valor
1999	11.176,4	2005	16.171,3
2000	13.080,9	2006	19.792,9
2001	11.216,3	2007	24.821,2
2002	7.090,3	2008	30.864,1
2003	9.242,4	2009	24.066,6
2004	12.960,8	2010	32.948,8

Fonte: MDIC/SECEX, 2011.

Obs.: dólares correntes.

Elaborado pelo autor.

Outro fator que levamos em consideração para a escolha do tema proposto é o fato de os automóveis liderarem a pauta de exportação brasileira para a Argentina, diferente do que acontece com a China e os Estados Unidos, em que os produtos que lideram são óleo bruto e café para os Estados Unidos e minérios de ferro e grãos de soja para a China. Então, o Brasil exporta produtos de alto valor agregado para a Argentina e produtos de baixo valor agregado para a China e os Estados Unidos.

Um fator que contribui para a integração entre os dois países é o MERCOSUL. Já que ambos os países fazem parte desse bloco, existe margem de preferência de 100% sobre o imposto de importação para os dois países. Em outras

palavras, o imposto de importação é zero. Esse fato contribui muito para que a corrente de comércio entre os dois países se fortaleça cada vez mais.

Existe uma forte relação entre a indústria automobilística do Brasil e da Argentina. Os dois países mantêm um acordo automotivo, cuja última edição se deu em 2008, definindo novas regras para o comércio de produtos do setor. Essa última edição do acordo tem previsão de duração de seis anos.

Em 2009, 88,4% das exportações de automóveis da Argentina tiveram como destino o Brasil, ao passo que 57,2% das exportações de automóveis do Brasil tiveram como destino a Argentina.

Também em 2009, 66,8% das importações de automóveis do Brasil vieram da Argentina, enquanto 76,3% das importações de automóveis da Argentina vieram do Brasil.

O objetivo do trabalho é fazer uma análise do comércio intrafirma (comércio entre mesmas empresas localizadas em países diferentes) entre a indústria automobilística brasileira e a argentina no período de 2000 a 2009. Esse período foi escolhido porque foi no ano de 2000 que o primeiro acordo automotivo foi firmado entre os dois países. Também mostraremos alguns dados do comércio geral entre os dois países. A hipótese inicial é de que existe uma complementaridade de produção entre as indústrias automobilísticas brasileira e argentina.

Como metodologia, utilizaremos levantamento bibliográfico e de dados das principais fontes, como o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, Asociación de Fábricas de Automotores etc. Esses dados serão capturados em gráficos, tabelas e quadros, e, a partir deles, conclusões serão tiradas para dar suporte à hipótese.

Para dar suporte teórico ao trabalho, utilizaremos a teoria neoclássica do comércio internacional de Heckscher – Ohlin. Essa teoria foi escolhida por apresentar um modelo mais complexo e ter um poder de previsão maior em relação ao modelo clássico do comércio internacional de David Ricardo, conforme definido por Baumman (2006).

A pesquisa está dividida, além desta introdução, em três capítulos mais a conclusão. Além destes, incluímos também um apêndice, que mostra a evolução da corrente de comércio do Brasil com alguns países selecionados.

No primeiro capítulo, veremos o aspecto histórico do processo de integração entre o Brasil e a Argentina de 1985 até 2008. Também veremos o histórico da indústria automobilística dos dois países. Ainda neste capítulo, apresentaremos a teoria de David Ricardo e a de Hecksher – Ohlin, sendo que esta última aplicaremos ao tema da pesquisa.

O capítulo seguinte dedicaremos à análise do comércio entre os dois países e também do setor automobilístico. Para tanto, apresentaremos a base de dados relacionada à esses temas.

No capítulo três, iremos cumprir com o objetivo da pesquisa, que é provar a existência de comércio intrafirma entre a indústria automobilística do Brasil e da Argentina. Além disso, mostraremos a comprovação da hipótese adotada, que é a de existência de complementaridade de produção nesse setor entre os dois países.

Por fim, apresentaremos a conclusão da pesquisa.

Capítulo 1 - Histórico e revisão teórica

Neste capítulo, apresentaremos um panorama histórico da integração entre o Brasil e a Argentina, alguns aspectos históricos relacionados à indústria automobilística e, por fim, a teoria do comércio internacional de David Ricardo e de Heckscher – Ohlin.

1.1 Histórico da integração entre o Brasil e a Argentina

O Brasil e a Argentina tinham interesse em constituir uma união aduaneira antes da década de 50, mas essa aproximação só começou a se consolidar com a assinatura da “Declaração do Iguaçu”, em 1985. A partir daí o processo de integração bilateral entre os dois países começou a se acelerar. Um passo importante foi tomado no ano seguinte, em 1986, com a assinatura da “ata para a integração Brasil – Argentina” criando o Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Essa ata se baseava em importantes princípios, como a simetria e o equilíbrio dinâmico que contribuíram para harmonizar as políticas específicas que interferem na competitividade setorial e para propiciar uma integração setorial uniforme (MDIC/SECEX, 1991).

Em 1988, o Brasil e a Argentina assinaram um tratado com o objetivo de fixar uma área de livre comércio durante dez anos e com isso foram assinados 24 protocolos sobre diversos temas, como trigo e bens de capital (MDIC/SECEX, 1991).

Em 1991, os países membros do Mercosul assinaram o Tratado de Assunção, cujo objetivo era a criação de um mercado comum. Isso implicaria no cumprimento de objetivos como a livre circulação de bens, serviços e fatores de produção, tarifa externa comum, política comercial comum e coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados membros.

Em 1994, surge o protocolo de Ouro Preto, que estabelece a estrutura definitiva do Mercosul e lhe confere personalidade jurídica internacional, auxiliando no avanço das relações econômicas entre o Brasil e a Argentina.

Em 1999, as relações bilaterais Brasil-Argentina são severamente afetadas pela desvalorização do real. Domingo Cavallo (então Ministro da Economia da Argentina, no mandato do presidente Fernando de La Rúa) se pronuncia radicalmente contra os efeitos da desvalorização do real, por considerá-la

propositadamente contra a Argentina. Aliado a este cenário de conflitos bilaterais, a deterioração social e a desordem econômica da Argentina chegam a níveis insustentáveis, culminando com a renúncia do presidente De La Rúa em 2001 e, conseqüentemente, influenciando de forma negativa as relações do Mercosul (EVANGELISTA, 2009).

Essa desvalorização não foi contra a Argentina. O Domingo Cavallo fez essa afirmação devido ao fato de a desvalorização do real ter feito com que os produtos brasileiros se tornassem mais baratos para os argentinos e, com isso, o Brasil ter “inundado” a economia argentina com seus produtos.

De acordo com Evangelista (2009), os presidentes dos dois países (Lula e Néstor Kirchner) assinaram o Consenso de Buenos Aires e a ata de Copacabana em 2003 e 2004, respectivamente. Esses documentos apontam para a necessidade de buscar desenvolvimento econômico com equidade e reiteram a aliança estratégica entre os dois países. Conseqüentemente, tais ações acenam para o fortalecimento e a reiteração das boas relações necessárias entre os dois países para o bom andamento do próprio Mercosul. Mas apesar dessas ações em busca da manutenção e aperfeiçoamento das relações Brasil e Argentina e também do Mercosul, em 2004, as medidas protecionistas anunciadas pelo presidente Kirchner às vésperas das cúpulas do Mercosul e suas críticas feitas à atuação da Petrobras na Argentina afetaram novamente o relacionamento bilateral.

Uma das mais recentes ações visando o fortalecimento das relações entre o Brasil e a Argentina foi a formalização, em setembro de 2008, do acordo para que as trocas comerciais entre os dois países passassem a ser feitas em reais e pesos argentinos (EVANGELISTA, 2009). Segundo o Banco Central do Brasil, o SML (Sistema de Pagamentos em Moeda Local) é um sistema de pagamentos destinado a operações comerciais que permite aos importadores e exportadores brasileiros e argentinos a realização de pagamentos e recebimentos em suas respectivas moedas. Seus maiores objetivos são: aumentar o nível de acesso dos pequenos e médios agentes; possibilitar o comércio exterior nas moedas locais; aprofundar o mercado Real / Peso Argentino e reduzir os custos das transações

Apesar do avanço das relações entre o Brasil e a Argentina, os dois países adotaram políticas econômicas muito divergentes e que acabam dificultando o aprofundamento da integração, não só no âmbito bilateral, mas também no contexto do Mercosul. A política financeira do governo Lula foi rigorosamente ortodoxa,

reveladora do domínio imposto pelos grupos hegemônicos, principalmente o setor financeiro, que influencia as políticas adotadas pelo governo. Já no caso argentino, a distribuição do poder está menos consolidada, e por isso as mudanças políticas geralmente vêm acompanhadas de tensões extremas e mudanças radicais de rumo, que acaba contribuindo para uma instabilidade de longo prazo do sistema (Ferrer, 2007).

Apesar da relação bilateral entre os dois países ter caminhado para a construção da estabilidade estrutural pela cooperação e pela integração desde 1985, antes desse período, ela foi marcada por grande uma instabilidade. Podemos ver esse fato no quadro a seguir, em que há um resumo do que se passou com a relação entre os dois países antes de 1985.

Quadro 2 - Histórico das relações Brasil-Argentina.

Período	Andamento das relações
1810-1898	Instabilidade estrutural com domínio de rivalidade.
1898-1961	Instabilidade conjuntural e busca de cooperação, mas com predomínio de rivalidade.
1961-1979	Instabilidade conjuntural com predomínio da rivalidade.

Fonte: Candeas, 2005
Elaborado pelo autor.

1.2 Aspectos históricos relacionados à indústria automobilística

A indústria automobilística brasileira passou por um processo de reestruturação nos anos 90 ocasionado por mudanças políticas, tais como incentivos fiscais para carros, integração no Mercosul e acordo com a Argentina. Ela passou por dois importantes estágios de reestruturação, um que ocorreu durante o período de 1990-1994, e outro durante o período de 1994-1998 (Laplane, 2007).

De acordo com Laplane (2007), no primeiro estágio, medidas unilaterais tomadas pelo governo levaram às negociações que envolveram montadoras, fornecedores, sindicatos e o também o governo. Essas negociações estabeleceram objetivos para a reativação da demanda, por meio da redução de preços, utilizando como instrumentos a produção, incentivos fiscais, menores margens de lucro, metas para emprego etc. Durante esse estágio a indústria automobilística conseguiu expandir a demanda e a produção, aumentar o *share* em vendas e em produção de carros populares, incrementar o comércio com o Mercosul e lançar novos modelos.

Ainda de acordo com Laplane, no segundo estágio, marcado pela crise mexicana, houve uma convergência de interesses entre o governo brasileiro e as montadoras. Depois da crise do México, os membros do oligopólio do setor automotivo identificaram a oportunidade para pressionar o governo e exercer um papel mais ativo na definição de uma nova política para o setor. A partir dessa nova política, as montadoras lideraram o processo de reestruturação e o crescimento do mercado. Isso fez com que o ônus da reestruturação fosse transferido para as outras partes envolvidas no processo.

A indústria automobilística da Argentina apresentou um grande crescimento durante o período 1991-1998, devido a alguns fatores, como a apreciação cambial, a expansão da demanda, a adoção de um regime de fomento ao setor automotivo e a assinatura de acordos regionais. Durante este período, foi registrado o maior número de investimentos, não só na Argentina, mas também no Brasil. Para termos uma ideia, as empresas automotivas brasileiras, durante o período de 1991-2005, investiram mais de três vezes o que as empresas automotivas argentinas investiram (Arza, 2008.)

1.3 Revisão teórica

Antes da apresentação da teoria do comércio internacional de Heckscher – Ohlin, veremos a teoria do comércio internacional de David Ricardo, pois como dissemos anteriormente, o modelo de Heckscher – Ohlin apresenta um poder maior de previsão com relação ao modelo clássico de David Ricardo, e ao expormos a teoria de David Ricardo, podemos ver isso de forma mais clara.

1.3.1 A teoria do comércio internacional de David Ricardo

A teoria das vantagens comparativas foi formulada por David Ricardo, em 1817, com sua obra *Princípios de Economia Política e Tributação*. Segundo essa teoria, é mais freqüente encontrar economias mais eficientes na produção de todos os bens (Baumman, 2004).

Segundo David Ricardo, um país não precisa ter vantagem absoluta na produção de uma mercadoria para que o comércio entre ele e outro país seja

benéfico. Vantagem absoluta significava maior eficiência de produção, em outras palavras, o uso de menos tempo de trabalho.

Para ele, dois países poderiam se beneficiar do comércio internacional se cada um tivesse vantagem relativa na produção de uma mercadoria. Vantagem relativa significava que a razão entre o trabalho utilizada na produção das duas mercadorias diferia entre os dois países, sendo que cada um deles poderia ter uma mercadoria em que a quantidade relativa de trabalho incorporado seria menor do que a do outro país.

Os pressupostos do modelo são: um mundo com dois países, dois produtos e um único fator de produção.

Para esclarecer o argumento, vamos observar o quadro 3, que é uma reprodução do exemplo elaborado por David Ricardo com o objetivo de ilustrar a teoria das vantagens comparativas.

Quadro 3 - Reprodução do exemplo de Ricardo para análise da teoria das vantagens comparativas.

Número de horas necessárias para a produção de uma unidade de tecido e de vinho				
	Tecido	Vinho	Razão entre o preço do vinho e o preço do tecido	Razão entre o preço do tecido e o preço do vinho
Inglaterra	100	120	1,20	0,83
Portugal	90	80	0,88	1,12

Fonte: Ricardo, in Hunt, 1981 (Elaborado pelo autor).

No quadro, podemos ver que Portugal tem vantagem absoluta na produção de ambas as mercadorias, ou seja, ele utiliza menos horas de trabalho, com relação à Inglaterra, na produção das mesmas.

Se supusermos que os preços do vinho e do tecido são proporcionais ao trabalho utilizado na produção deles, as razões de ambos os preços em cada país serão iguais à razão de horas de trabalho necessárias para a produção das mercadorias em cada país.

Em Portugal, eles utilizam 90 horas para produzir uma quantidade de tecido e 80 horas para produzir uma unidade de vinho. Com isso, o vinho precisa de 88% do trabalho exigido pelo tecido e o preço do vinho equivale a 88% do preço do tecido.

Na Inglaterra, o trabalho incorporado ao vinho e seu preço equivalem a 120% do trabalho e do preço do tecido.

Assim, Portugal usa relativamente menos trabalho na produção de vinho, e o preço é relativamente menor, então dizemos que Portugal tem vantagem relativa na produção de vinho. Entretanto, Portugal utiliza 112% do trabalho incorporado na produção do vinho para produzir tecido e, na Inglaterra, o preço do tecido equivale a 83% do preço do vinho. Logo, a Inglaterra utiliza relativamente menos trabalho para produzir tecido, portanto, ela tem uma vantagem relativa na produção de tecido.

Se os dois países comercializassem na base de um para um, uma unidade de tecido por uma unidade de vinho, ambos poderiam consumir um total conjunto maior de vinho e tecido do que se cada um deles produzisse as duas mercadorias. Isto, explica a teoria das vantagens comparativas de David Ricardo.

Só haverá a troca entre os dois países se realmente houver incentivos para tal. Por exemplo, Portugal só se especializará na produção de vinho se conseguir no mercado internacional mais de 0,88 unidades de tecido por cada unidade de vinho. O mesmo é válido para a Inglaterra, ou seja, ela só vai se especializar na produção de tecido se conseguir no mercado internacional mais do que 1,2 unidades de vinho por cada unidade de tecido.

No quadro a seguir veremos como ficam as horas trabalhadas em autarcia (situação em que não existe comércio internacional) e com o comércio internacional.

Quadro 4 - Horas de trabalho necessárias para a produção em autarcia e com comércio internacional.

	Autarcia			Comércio Internacional		
	Bens			Bens		
País	Tecido	Vinho	Total	Tecido	Vinho	Tota
Inglaterra	100	120	220	200	-	200
Portugal	90	80	170	-	160	160
Total	190	200	390	200	160	360

Fonte: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, sem data.

Como o quadro acima demonstra, sem o comércio internacional, Portugal gastaria 170 horas para produzir o tecido e o vinho de que necessita. Já a Inglaterra, gastaria 220 horas para produzir as duas mercadorias.

Com o comércio internacional, a Inglaterra se especializaria na produção de tecido e como ela gasta 100 horas para produzir uma unidade de tecido, então ela passaria a gastar 200 horas para produzir duas unidades de tecido. Portuga, gasta

80 horas para produzir uma unidade de vinho, então, passaria a gastar 160 horas para produzir duas unidades de vinho.

A partir disso, Portugal se especializará na produção de vinho e a Inglaterra na produção de tecido, logo, Portugal produzirá e exportará vinho para a Inglaterra e a Inglaterra produzirá e exportará tecido para Portugal. Com isso, Inglaterra poupará 20 horas de trabalho e Portugal poupará 10 horas de trabalho, tornando a produção dos dois países mais eficiente, e trazendo benefícios para as duas nações.

1.3.2 A teoria do comércio internacional de Heckscher – Ohlin

Agora veremos a teoria do comércio internacional de Heckscher – Ohlin, que fornece suporte teórico ao presente trabalho.

O modelo de Heckscher – Ohlin é o modelo com enfoque neoclássico mais utilizado. Ele foi concebido no início do século XX por Eli Heckscher e depois foi desenvolvido pelo seu aluno Bertil Ohlin, no início da década de 1930 (Baumann, 2004).

O foco do modelo está na dotação ou estoque de fatores de produção como determinantes das vantagens comparativas no comércio internacional. Seu objetivo é explicar a composição dos fluxos de comércio, ou seja, o padrão de comércio internacional.

Os pressupostos do modelo são: um modelo 2x2x2, ou seja, dois países, dois produtos e dois fatores de produção (trabalho e capital); não existem restrições ao comércio e nem custos de transportes; existe concorrência perfeita nos mercados; as funções de produção são as mesmas entre os países, diferentes entre os setores e apresentam rendimentos de escala constantes; as condições de demanda são iguais nos dois países; cada setor emprega um nível diferente de fator de produção; não há reversibilidade do uso de fatores; os fatores de produção são móveis entre os setores e imóveis entre países; os preços dos fatores são flexíveis e por fim, os produtos e os fatores são homogêneos nos dois países.

O modelo de Heckscher – Ohlin diz que cada país tem vantagem comparativa no produto que emprega intensivamente no processo produtivo o fator de produção abundante no país, desse modo, cada país produzirá e exportará o produto intensivo em seu fator abundante.

Agora, é necessário definir intensidade relativa de fatores e abundância de fatores.

Suponha que os dois fatores de produção do modelo sejam capital e trabalho, sendo que a remuneração do capital é o custo de aluguel dos serviços do capital, representando por r e a remuneração do trabalho é o salário por hora de trabalho, representado por w .

Aquele pressuposto da não reversibilidade do uso de fatores significa que para qualquer relação w/r , o setor X empregará de forma mais intensiva o fator trabalho, e o setor Y empregará de forma mais intensiva o fator capital, nos dois países.

O país A é abundante em trabalho, em relação ao país B, se considerarmos os estoques de fatores e obtivermos o seguinte:

$$\frac{L_A}{K_A} > \frac{L_B}{K_B}$$

Onde L e K representam o trabalho e o capital respectivamente.

Quando falamos de preços de fatores, podemos afirmar que o país A é abundante em trabalho, em relação ao país B, se:

$$\left(\frac{w}{r}\right)_A < \left(\frac{w}{r}\right)_B$$

Onde w e r representam a remuneração do trabalho e a remuneração do capital respectivamente.

O modelo de Heckscher – Ohlin é perfeitamente demonstrável em um modelo 2x2x2, porém, as tentativas de adaptá-lo para contextos com mais de dois países ou com mais de dois produtos não são tão promissoras. Com dois países, mas mais de dois produtos, só se consegue ordenar os produtos segundo a intensidade de fatores. Existe um problema de consistência se passamos a ter mais produtos do que países, o que deixa a estrutura de cada país indeterminada.

Então, o modelo de Heckscher – Ohlin é mais complexo que o modelo de David Ricardo porque, em primeiro lugar, é um modelo 2x2x2 (dois países, dois produtos e dois fatores de produção), diferentemente do modelo de David Ricardo, que é um modelo 2x2x1 (dois países, dois produtos e um único fator de produção). Em segundo lugar, o modelo de Heckscher – Ohlin leva em consideração a diferença nas dotações de fatores de produção. E por fim, o modelo de Heckscher – Ohlin apresenta um importante pressuposto, o da não reversibilidade dos fatores de

produção, que diz qual setor empregará de forma mais intensiva o fato de produção em questão.

São por esses motivos que, a meu ver, o modelo de Heckscher – Ohlin apresenta um maior poder de previsão com relação ao modelo de David Ricardo. Mas vale lembrar que o modelo de Heckscher – Ohlin não é tão promissor quando tentamos aplicá-lo em um caso que haja mais de dois países ou mais de dois produtos, o que não é o caso na presente pesquisa.

Como o modelo de Heckscher – Ohlin é adequado para uma situação em que há dois países, dois produtos e dois fatores de produção, então ele se adéqua a essa pesquisa porque estamos trabalhando com dois países, Brasil e Argentina. Dois fatores de produção estão envolvidos, no caso a mão de obra e o capital. Com relação ao produto, estamos trabalhando com os automóveis, porém, para utilizar tal modelo, podemos adicionar como o segundo produto as autopeças.

Existe outro modelo que podemos utilizar para explicar esse tipo de comércio, que é o de concorrência monopolística.

O modelo de concorrência monopolística traz a ideia de que o comércio aumenta o tamanho do mercado. Nas indústrias em que há a presença de economias de escala, a variedade e a escala de produção são restringidas pelo tamanho do mercado. Para se livrarem dessas restrições, os países comercializam entre si, formando um mercado mundial integrado que é maior do que qualquer mercado nacional individual. Isso resulta em uma oportunidade de ganhos mútuos mesmo que não haja diferença de recursos e tecnologia entre os países (Krugman, 1999).

Como esse modelo é de uma maior complexidade, trabalharemos com ele em uma pesquisa futura.

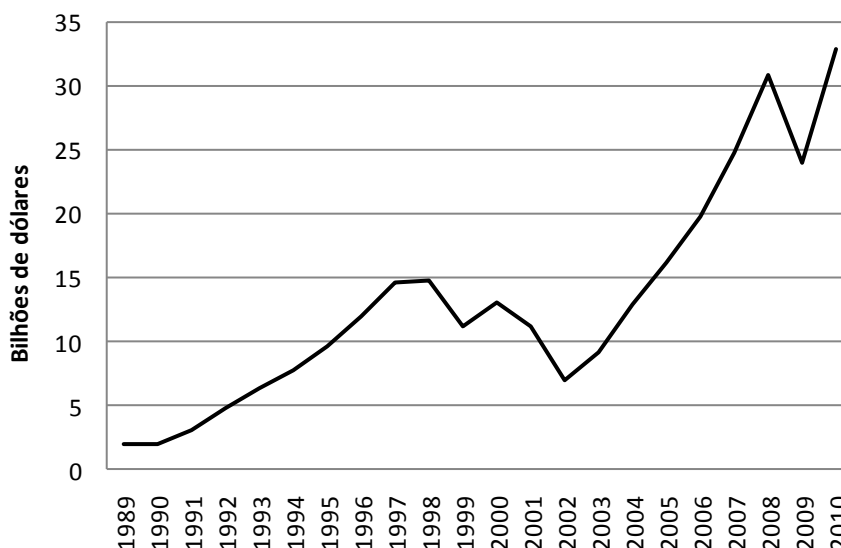
Capítulo 2 - Estatísticas do comércio brasileiro com a argentina e da indústria automobilística

No presente capítulo apresentaremos os dados correspondentes ao comércio entre o Brasil e a Argentina, e também os dados referentes à indústria automobilística. Esses dados foram coletados das principais fontes de dados dos dois países, dentre as quais, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Instituto Nacional de Estadística e Censos (Indec) etc.

A partir desses dados, poderemos ver o comportamento do comércio entre o Brasil e a Argentina e a situação da indústria automobilística dos dois países. Em um primeiro momento, apresentaremos os dados gerais do comércio e a seguir, os dados da indústria automobilística.

2.1 Dados gerais de comércio com a Argentina

Gráfico 1 - Corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina de 1989 a 2010 (bilhões de dólares).



Obs.: 1991 – Criação do MERCOSUL. Fonte: MDIC/SECEX, 2011. Elaborado pelo autor.

O gráfico 1 mostra a corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina, uma variável indispensável quando queremos analisar o volume de comércio entre dois países.

A partir do gráfico, podemos ver que a corrente de comércio Brasil - Argentina cresceu consideravelmente de 1989 até 2010, saindo de aproximadamente 2 bilhões de dólares em 1989 até atingir o patamar de aproximadamente 33 bilhões de dólares em 2010 (cerca de 1.600% de crescimento). Isso mostra como o comércio entre os dois países vêm se consolidando e, ao que o gráfico indica, a tendência é de crescimento.

Um ponto que merece destaque no gráfico é o declínio apresentado pela corrente de comércio entre 1998 e 2002 (uma queda de aproximadamente 50%), explicado pela desvalorização cambial do Brasil.

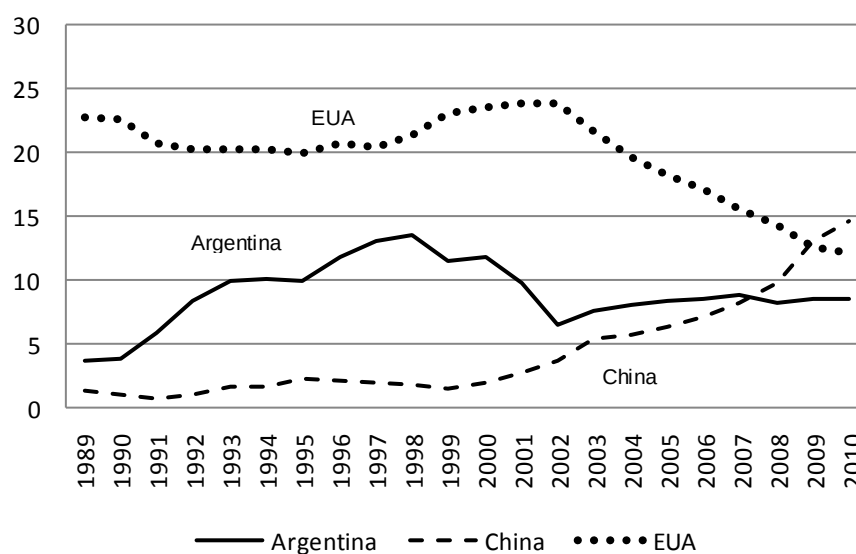
A partir do momento em que o Brasil desvalorizou o câmbio, ele passou a ter um grande superávit no comércio com a Argentina, agravando a situação das contas externas deles. Outro impacto na Argentina foi a pressão pela desdolarização cambial, já que ela mantinha a paridade cambial fixa e a economia dolarizada. A partir disso, a Argentina se viu diante de duas opções: desvalorizar o câmbio ou deixar o Mercosul. Ela optou pela primeira opção (Vegas, 1999).

Outro aspecto que nos chama a atenção é a ascensão da corrente de comércio dos dois países entre 2002 e 2008 (crescimento de aproximadamente 330%). Isso se deve ao fato de em 2002 o Brasil ter começado a retirar as restrições ao comércio com a Argentina. Segundo o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil, em 2002 o então ministro do desenvolvimento, Sergio Amaral, reafirmou que o Brasil estava pronto para retirar as restrições impostas ao comércio com a Argentina, visando o aumento do fluxo de comércio entre os dois países.

E também houve cooperação do lado argentino. O ministro de produção da Argentina, Jose Ignacio de Mendiguren, disse que antes de 2002 a agenda para a integração dos dois países estava dificultada devido às divergências de política econômica dos dois países, mas ele queria que isso mudasse, visando a integração das cadeias produtivas brasileira e argentina. Ele afirmou que queria a complementaridade da cadeia, e não competição.

A queda que ocorre entre o período de 2008 e 2009 é explicada pela crise financeira internacional de 2008, desencadeada pela crise dos subprimes nos Estados Unidos, em que houve a falência do tradicional banco de investimentos Lehman Brothers.

Gráfico 2 - Participação da corrente de comércio do Brasil com Argentina, China e EUA de 1989 a 2010 (% na participação do comércio total do Brasil).



Fonte: MDIC/SECEX, 2011.

Elaborado pelo autor.

O gráfico 2, mostra a participação da corrente de comércio do Brasil com a Argentina, China e Estados Unidos, em relação à corrente de comércio do Brasil com o restante do mundo. Adicionamos esses outros dois países para fins comparativos, já que a China e os Estados Unidos são os dois principais parceiros comerciais do Brasil, seguidos pela Argentina. Para complementar a análise do gráfico, verifique o apêndice A, em que estão os dados completos sobre a corrente de comércio do Brasil com a China, Estados Unidos e Argentina, e também a participação desses no comércio do Brasil com o mundo,

Três aspectos chamam a atenção nesse gráfico: em primeiro lugar, ele demonstra que desde 1989 os Estados Unidos foi principal parceiro comercial do Brasil; em segundo lugar, a China mantinha uma posição inferior à Argentina até

meados de 2008 e, em 2010, os três países mantiveram uma participação que variou entre 8 e 15%.

Outro aspecto que vale observar nesse gráfico, é que a China apresenta uma tendência de crescimento na participação da corrente de comércio Brasileira. Ela já conseguiu ultrapassar os Estados Unidos em 2010, que devido ao aumento da participação chinesa no comércio com o Brasil, apresentou uma tendência de queda ou estabilidade na participação do comércio brasileiro (lembrando que a corrente de comércio com os Estados Unidos não diminuiu. Ela cresceu, mas em um ritmo menor do que a chinesa). Já a Argentina, se mantém em um nível estável na participação do comércio com o Brasil, e pelo o que o gráfico mostra, essa vai ser a tendência nos próximos anos também.

Tabela 1 - Pauta de exportação brasileira para a Argentina em 2010.

Ranking	Produto	Valor (milhões de dólares)	%
1º	Automóveis com motor a explosão de 1500 até 3000 cilindradas e até 6 passageiros	2.024,1	10,9
2º	Automóveis com motor a explosão de 1000 até 1500 cilindradas e até 6 passageiros	644,2	3,5
3º	Minérios de ferro aglomerados e seus concentrados	565,4	3,1
4º	Terminais portáteis de telefonia celular	479,1	2,6
5º	Outros veículos automotores com motor a diesel para carga de até 5 toneladas	361,0	2,0
6º	Outras partes e acessórios de carrocerias para automóveis	360,2	1,9
7º	Energia Elétrica	343,2	1,9
8º	Outros aviões e veículos aéreos com peso superior a 15 toneladas e vazios	323,8	1,8
9º	Fuel Oil (Óleo Combustível)	315,8	1,7
10º	Minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados	301,9	1,6
	Demais produtos	12.803,9	69,1
	Total	18.522,5	100,0

Fonte: MDIC/SECEX, 2011. Elaborado pelo autor.

A tabela 1 nos mostra a pauta de exportação brasileira para a Argentina em 2010. O que chama a atenção é que os produtos que a lidera são os automóveis. Olhando somente para esse ranking dos 10 produtos, vemos que em 2010 o Brasil exportou para a Argentina cerca de 3 bilhões de dólares em automóveis (soma dos itens de posição 1,2 e 5 do ranking), ou seja, aproximadamente 16% da pauta de exportação. Podemos ver, também, que o Brasil exportou pouco mais de 360 milhões de dólares em autopeças, produto que aparece em 6º lugar nesse ranking.

A partir disso pode-se notar a importância que os automóveis têm na relação comercial entre os dois países, assunto que será tratado no próximo capítulo, em que mostraremos que existe uma complementaridade entre as indústrias automobilísticas dos dois países.

Outro produto que também tem uma participação considerável na pauta de exportação brasileira para a Argentina é o minério de ferro, que representa aproximadamente 4,7% da pauta. O Brasil exportou para a Argentina em 2010 aproximadamente 865 milhões de dólares em minérios de ferro (soma dos itens de posição 3 e 10 do ranking).

Tabela 2 - Pauta de importação brasileira da Argentina em 2010.

Ranking	Produto	Valor (milhões de dólares)	%
1º	Automóveis com motor a explosão de 1500 até 3000 cilindradas e até 6 passageiros	1.528,7	10,6
2º	Outros veículos automotores com motor a diesel para carga de até 5 toneladas	1.404,6	9,7
3º	Automóveis com motor a explosão de 1000 até 1500 cilindradas e até 6 passageiros	1.059,7	7,4
4º	Automóveis com motor a explosão de até 1000 cilindradas	896,9	6,2
5º	Trigo (exceto trigo duro ou para semeadura) e trigo para ceiteio	893,2	6,2
6º	Naftas para petroquímica	861,2	6,0
7º	Caixas de marcha para automóveis	390,8	2,7

Ranking	Produto	Valor (milhões de dólares)	%
8º	Automóveis com motor a diesel, superior a 2500 cilindradas e com capacidade para mais de 6 passageiros	237,4	1,7
9º	Malte não torrado, inteiro ou partido	215,0	1,5
10º	Farinha de trigo	202,1	1,4
	Demais produtos	6.736,5	46,7
	Total	14.426,3	100,0

Fonte: MDIC/SECEX, 2011.

Elaborado pelo autor.

Já a tabela 2 nos mostra a pauta de importação brasileira da Argentina em 2010. Por meio dela podemos notar que os produtos que lideram o ranking também são os automóveis. Novamente, olhando somente para esse ranking, se somarmos os automóveis importados pelo Brasil da Argentina, a quantia fica próxima dos 5 bilhões de dólares (soma dos itens de posição 1, 2, 3, 4, 7 e 8 do ranking), correspondente a 38,3% do total.

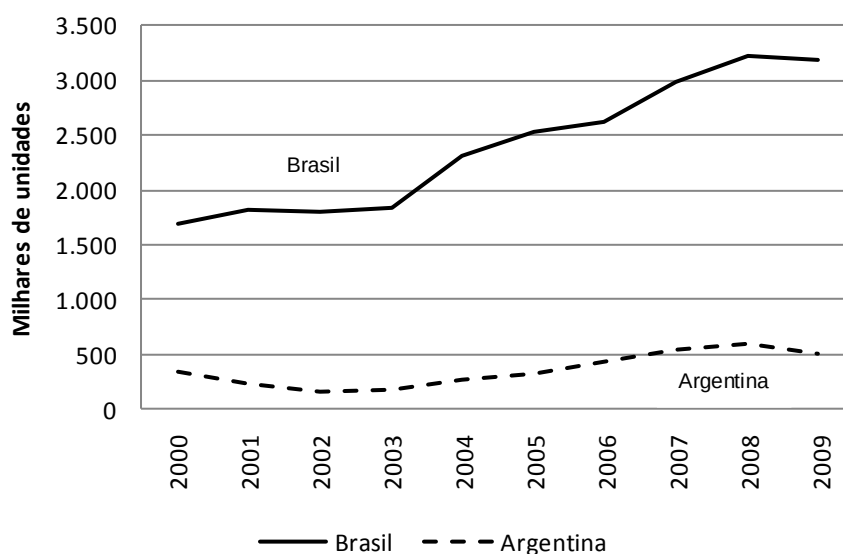
Um produto que apresenta uma participação significativa na pauta de importação é o trigo. Em 2010, ele representou 7,6% da pauta (soma dos itens de posição 5 e 10)

Desta forma, essas duas tabelas já mostram a importância da indústria automobilística para os dois países. Podemos ver que o Brasil importou mais automóveis da Argentina do que exportou em 2010. Foram 5 bilhões de dólares de importação contra 3 bilhões de dólares de exportação, representando 8 bilhões de dólares de corrente de comércio só na indústria automobilística. Esse número foi de 6,3 bilhões e 5,9 bilhões em 2008 e 2009 respectivamente.

2.2 Dados da indústria automobilística

Nesta seção veremos alguns dados estatísticos relacionados à indústria automobilística dos dois países. Veremos dados tais como, produção de veículos, emprego na indústria automobilística, participação no PIB etc.

Gráfico 3 - Produção de automóveis no Brasil e Argentina de 2000 a 2009 (milhares de unidades).



Fonte: ANFAVEA, 2010.

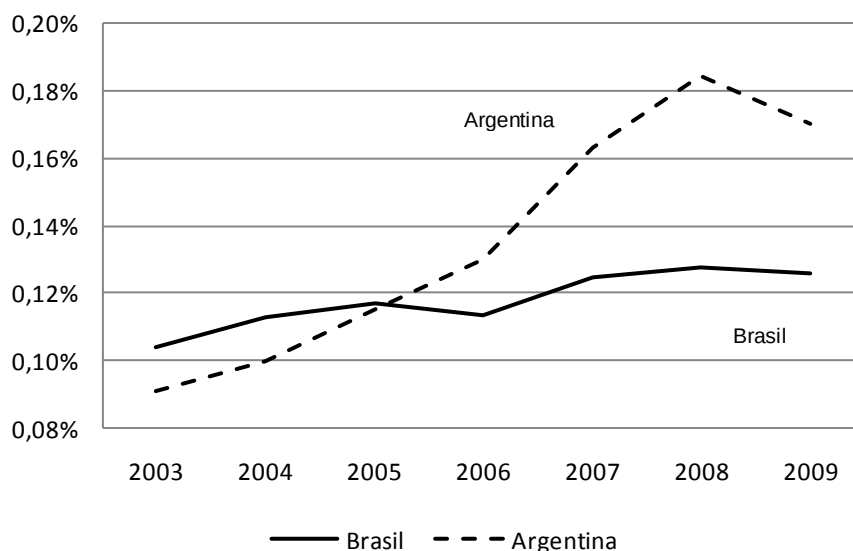
Elaborado pelo autor.

O gráfico 3 nos mostra a produção de automóveis no Brasil e na Argentina no período de 2000 a 2009 (não foram utilizados dados de 2010 por ainda estarem indisponíveis). Podemos notar que a produção brasileira é consideravelmente maior que a produção da Argentina. Em 2000, o Brasil produziu aproximadamente 1,7 milhão de automóveis, enquanto a Argentina produziu cerca de 340 mil, ou seja, o Brasil produziu 5 vezes mais. Já em 2009, enquanto o Brasil produziu cerca de 3 milhões de automóveis, a Argentina produziu 500 mil unidades, ou seja, o Brasil produziu seis vezes mais automóveis.

Essa diferença na produção de automóveis está relacionada em parte à demanda interna. No Brasil, em 2009, houve cerca de 2,5 milhões de novos veículos licenciados (Anfavea, 2010). No mesmo ano, a Argentina licenciou cerca de 490 mil automóveis (Adefa, 2009).

Vale notar que a produção brasileira de automóveis cresceu desde 2000, e foi justamente nesse ano que foi firmado o primeiro acordo automotivo entre os dois países. Então, parte do crescimento apresentado pela produção de automóveis brasileira é explicada pelo acordo entre os dois países.

Gráfico 4 – Porcentagem de pessoas empregadas na indústria automobilística sobre o número de pessoas ocupadas no Brasil e Argentina de 2003 a 2009.



Fonte: IPEADATA/INDEC/ANFAVEA/ADEFA, 2010.

Elaborado pelo autor.

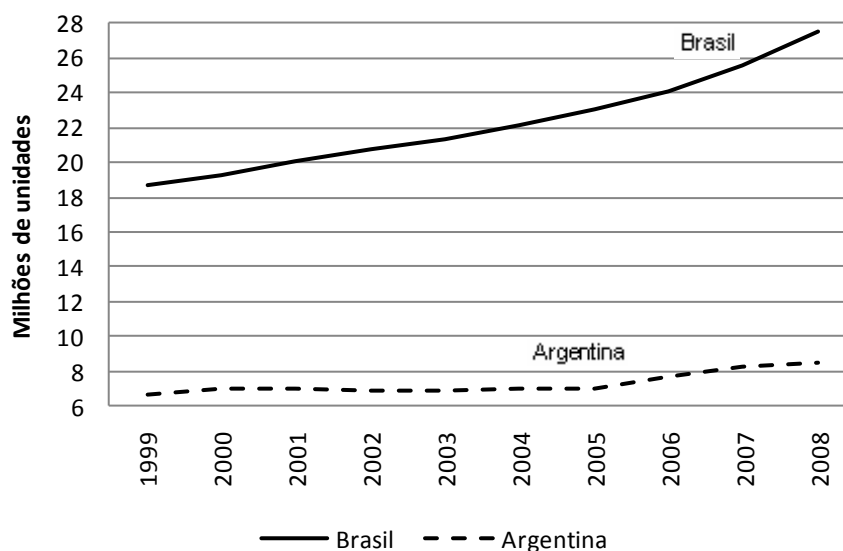
O gráfico 4 apresenta a porcentagem de pessoas empregadas na indústria automobilística sobre o número de pessoas ocupadas no Brasil e Argentina de 2003 a 2009. Por pessoas ocupadas definimos: pessoas que num determinado período trabalharam ou tinham trabalho, mas não trabalharam, por exemplo, pessoas que estavam de férias (IBGE, 2010). Para a elaboração desse gráfico, utilizamos dados do IPEADATA, INDEC, ANFAVEA E ADEFA. Das duas primeiras fontes extraímos os dados do emprego geral e das duas últimas os dados do emprego na indústria automobilística.

Os números não são muito expressivos. A porcentagem varia de 0,08% a 0,20%. Porém, temos que levar em consideração que existe um número muito elevado de total de pessoas ocupadas nos dois países e por esse motivo essa variação percentual não atinge patamares mais elevados. Outro fator importante é o efeito multiplicador do emprego na indústria automobilística, devido à sua cadeia de produção. Para se produzir o automóvel é necessária a produção das peças, do aço, da borracha para o pneu etc. Então, mesmo esse número não sendo muito expressivo, sabemos que a indústria automobilística tem um grande efeito multiplicador no que tange ao emprego e à produção de autopeças.

Está claro no gráfico que na Argentina, relativamente, existe uma porcentagem maior de pessoas trabalhando na indústria automobilística do que no Brasil. E essa proporção caminhou de forma ascendente desde 2003, apresentando uma queda de 2008 para 2009, explicada pela crise financeira de 2008. Podemos ver que em 2003 a proporção era de aproximadamente 0,09% e em 2009 era de aproximadamente 0,17%, ou seja, houve um aumento próximo de 89%.

No Brasil também houve um aumento no número de pessoas trabalhando na indústria automobilística desde 2003, porém não houve queda durante o período da crise financeira de 2008. Isso pode ser explicado pelas medidas que o Brasil adotou com relação ao setor automotivo durante o período da crise, para incentivar a compra de automóveis. Como a demanda de automóveis foi incentivada pelas medidas do governo, as empresas do setor automotivo brasileiro não necessitaram realizar grandes demissões, mantendo o nível de emprego na indústria automobilística.

Gráfico 5 – Frota de automóveis no Brasil e Argentina de 1999 a 2008



Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

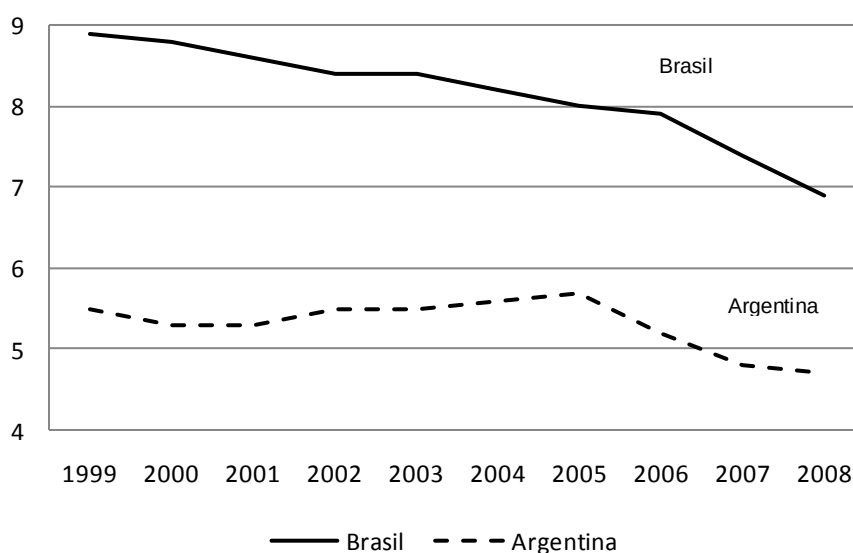
O gráfico 5 apresenta a evolução da frota de automóveis no Brasil e na Argentina de 1999 a 2008. Podemos ver que a frota de automóveis do Brasil é bem superior à da Argentina. O Brasil em 1999 possuía uma frota de aproximadamente

19 milhões de automóveis, e esse número passou a ser aproximadamente 28 milhões em 2008, ou seja, um crescimento próximo de 48%.

Por outro lado, a Argentina possuía em 1999 uma frota de aproximadamente 7 milhões de automóveis e em 2008 ela possuía cerca de 8,5 milhões de automóveis, um crescimento de aproximadamente 22%.

A seguir, temos os dados que se referem à frota de veículos, mas desta vez, eles são relativos.

Gráfico 6 – Habitantes por automóveis de 1999 a 2008.



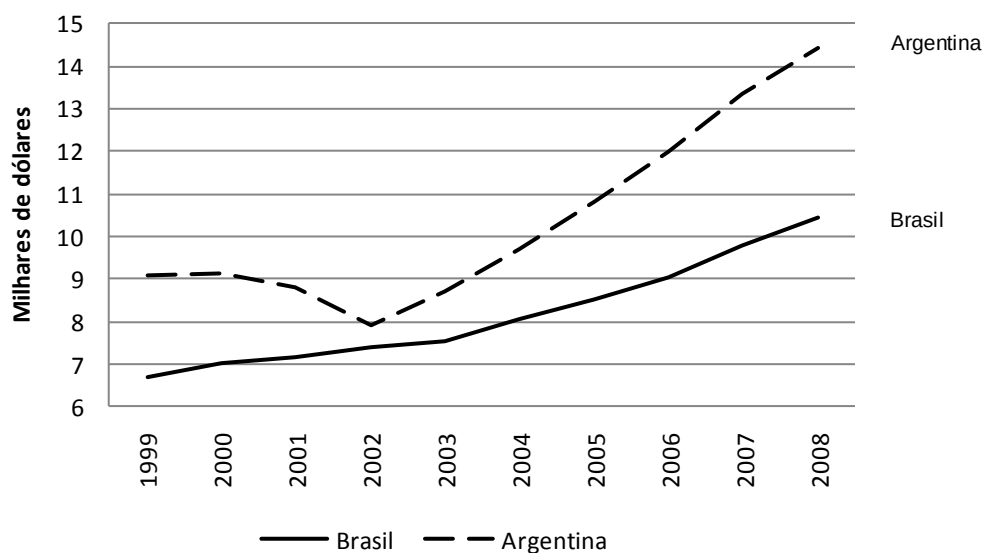
Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

O gráfico 6 apresenta a relação de habitantes por automóveis de 1999 a 2008. O tipo de dado mais usual é o de automóveis por habitantes, mas devido à indisponibilidade do mesmo, estamos utilizando habitantes por automóvel. A partir do gráfico podemos ver que a Argentina apresenta um número menor de habitantes por automóvel com relação ao Brasil.

Então, apesar da frota de automóveis brasileira ser superior à argentina, como eles possuem uma população menor que a brasileira, o número de automóveis por habitantes na Argentina é superior ao do Brasil. Esse fato é explicado devido ao fato de a renda per capita argentina ser superior à brasileira (verificar gráfico a seguir).

Gráfico 7 – PIB per capita da Argentina e do Brasil de 1999 a 2008 – Paridade do Poder de Compra¹ (milhares de dólares/dólares correntes de cada ano).



Fonte: IPEADATA, 2011.

Elaborado pelo autor.

Como demonstrado no gráfico, o PIB per capita da Argentina é superior ao do Brasil, fato que explica a maior quantidade de automóveis por habitantes na Argentina.

¹ Segundo o IPEADATA, o PIB no conceito PPC é o Produto Interno Bruto convertido para dólares internacionais usando as taxas de paridade de poder de compra. Um dólar internacional tem o mesmo poder de compra que o dólar americano nos Estados Unidos em cada ano. De acordo com Sandroni, 2005, a Paridade do Poder de Compra é a teoria que propõe que a taxa de câmbio entre duas moedas se encontra em equilíbrio quando o poder de compra interno das moedas é equivalente ao da taxa de câmbio.

Capítulo 3 - A complementaridade da indústria automobilística brasileira e da argentina

No presente capítulo comprovaremos a hipótese de que existe uma complementaridade de produção entre a indústria automobilística brasileira e a argentina. Para tanto, utilizaremos levantamento de dados extraído de importantes fontes de ambos os países.

Vamos mostrar, também, a aplicação da teoria do comércio internacional de Heckscher – Ohlin ao tema do presente trabalho. Como já dissemos, esse modelo é aplicável a uma situação em que há dois produtos. Mas como ele é mais completo que o modelo de Ricardo, como vimos no capítulo 1, e por esse motivo o estamos aplicando, utilizaremos as autopeças como segundo produto, mesmo que estas não sejam alvo da presente pesquisa.

Também veremos brevemente o acordo automotivo dos dois países e o comércio de autopeças.

3.1 O modelo de Heckscher – Ohlin aplicado ao comércio de automóveis entre o Brasil e a Argentina

Nesta seção veremos como podemos adaptar o modelo de Heckscher – Ohlin ao tema da presente pesquisa.

Como vimos anteriormente, este modelo é do tipo $2 \times 2 \times 2$, ou seja, dois produtos, dois países e dois insumos. Os dois produtos são os automóveis e as autopeças. Os dois países são o Brasil e a Argentina. E os dois insumos são o capital e o trabalho.

O modelo de Heckscher – Ohlin diz que o país possui vantagem comparativa na mercadoria em que emprega intensivamente no processo produtivo o fator de produção abundante no país. Desse modo ele produzirá e exportará o produto intensivo em seu fator abundante.

Vamos definir que os automóveis empregam de forma abundante o fator capital e as autopeças empregam de forma abundante o fator trabalho. Estamos definindo dessa forma porque os automóveis empregam muito mais capital do que

as autopeças, mesmo que estas também empreguem uma grande quantidade de capital

Para continuar a análise, vamos apresentar o comércio de automóveis e autopeças dos dois países para saber quem exporta mais automóveis com relação ao outro e quem exporta mais autopeças com relação ao outro. Para tanto, vamos utilizar os dados de comércio de 2009 e 2010, devido ao fato de serem os mais recentes. Novamente, vamos analisar somente os dez primeiros itens da pauta de comércio, como feito nas tabelas 1 e 2.

Olhando somente para esses dez primeiros itens obtemos o seguinte resultado: em 2009 e 2010, o Brasil exportou cerca de 4,8 bilhões de dólares de automóveis para a Argentina e a Argentina exportou para o Brasil cerca de 8,4 bilhões de dólares em automóveis e, também em 2010, o Brasil exportou para a Argentina cerca de 919 milhões de dólares em autopeças e a Argentina exportou para o Brasil cerca de 707 milhões de dólares em autopeças (esses dados estão expressos na tabela abaixo). Olhando somente para esses dois anos, vemos que o Brasil é o país que exporta mais autopeças e a Argentina é o país que exporta mais automóveis.

Tabela 3 – Comércio de automóveis e autopeças do Brasil com a Argentina – Soma de 2009 e 2010 (US\$ - dólares correntes).

	Exportação de automóveis	Importação de automóveis	Exportação de autopeças	Importação de autopeças
Valor	4,8 bilhões	8,4 bilhões	919 milhões	707 milhões

Fonte: MDIC/SECEX, 2011.

Elaborado pelo autor.

Para continuarmos a análise temos que definir também qual é o produto que emprega mais trabalho e qual é o produto que emprega mais capital. É notório que os automóveis são os produtos que empregam mais capital com relação às autopeças, portanto, vamos definir que automóveis empregam intensivamente o fator capital e as autopeças empregam intensivamente o fator trabalho.

Os dois países possuem uma grande produção de automóveis e comercializam essa mercadoria entre si. Os automóveis empregam intensivamente em sua produção o fator capital. Desta forma podemos concluir que os dois países

possuem como fator abundante, neste segmento, o capital. Contudo, para prosseguir com a análise, vamos definir que a Argentina possui o fator capital como abundante e o Brasil possui o fator trabalho como abundante. Essa definição foi feita baseada no fato de que o Brasil exporta mais autopeças e a Argentina exporta mais automóveis, conforme definido anteriormente.

Deste modo, o modelo de Heckscher – Ohlin dirá que o Brasil produzirá e exportará autopeças para a Argentina e a Argentina produzirá e exportará automóveis para o Brasil.

Para a decisão dos insumos utilizados, nesse caso, trabalho ou capital, os produtores irão analisar os custos relativos. Se o salário for baixo, os produtores irão preferir produzir utilizando muita mão de obra e pouco capital. Se o custo do capital for baixo, os produtores irão produzir utilizando muito capital e pouca mão de obra.

Nesse caso, como definimos que no Brasil as mercadorias produzidas são as autopeças, que empregam relativamente mais mão de obra, podemos concluir que no Brasil o salário é baixo, estimulando esse tipo de produção.

Como definimos que na Argentina as mercadorias produzidas são os automóveis, que empregam relativamente mais capital, podemos concluir que na Argentina a remuneração do capital é maior, estimulando esse tipo de produção.

Essa questão do capital pode ser definida por meio da taxa de juros. Como no Brasil a taxa de juros é elevada, isso faz com que o crédito para financiamento se torne mais caro, desestimulando o investimento por parte dos empresários. Com a taxa de juros elevada, os empresários preferem investir o seu capital em títulos do tesouro, por exemplo. Essa decisão é tomada porque os investimentos em títulos dão um retorno significativo em um período de tempo curto, devido à elevada taxa de juros.

Então, os produtores brasileiros preferem investir nas autopeças, que empregam relativamente mais mão de obra e menos capital. Enquanto os produtores argentinos preferem investir nos automóveis, que empregam relativamente mais capital.

Em junho de 2011, o salário mínimo na Argentina era de US\$ 449,80 (dólares correntes) e no Brasil de US\$ 341,26 (dólares correntes). No mesmo período, a taxa de juros básica no Brasil era de 12,25% e na Argentina, 11,25%.

Então, esses dados dão suporte à conclusão feita anteriormente. Vale lembrar que estamos analisando a aplicabilidade do modelo ao tema do trabalho. Os pressupostos que utilizamos aqui podem não refletir necessariamente a realidade. A conclusão feita anteriormente pode não estar associada ao que realmente interfere na decisão de produção de autopeças ou de automóveis.

3.2 Acordo entre as duas nações

O Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº 14 é um acordo existente entre o Brasil e a Argentina, fora do âmbito do Mercosul, que define características de comércio para diversas mercadorias, como bens de capital, trigo, transportes, indústria automobilística etc.

Esse acordo possui seis protocolos específicos que tratam de assuntos relacionados à indústria automobilística. Esses protocolos estão resumidos no quadro 5.

Quadro 5 – Protocolos do ACE nº 14 referentes à indústria automobilística.

Protocolo	Ano	Descrição
31º	2002	Substituição do acordo sobre a política automotiva comum entre Argentina e Brasil
32º	2005	Prorroga o 31º protocolo
33º	2006	Manutenção das regras do 31º protocolo
34º	2006	Estabelecimento de medidas para adaptação competitiva, integração produtiva e expansão equilibrada e dinâmica do comércio.
35º	2006	Substituição do acordo sobre a política automotiva comum entre Argentina e Brasil
38º	2008	Substituição do acordo sobre a política automotiva comum entre Argentina e Brasil

Fonte: MDIC, 2011. Elaborado pelo autor.

Esses protocolos tratam de condições de comércio da indústria automobilística, como imposto de importação para o comércio intrazona (Brasil e Argentina) e extrazona (fora dos dois países), alíquota para o comércio de veículos,

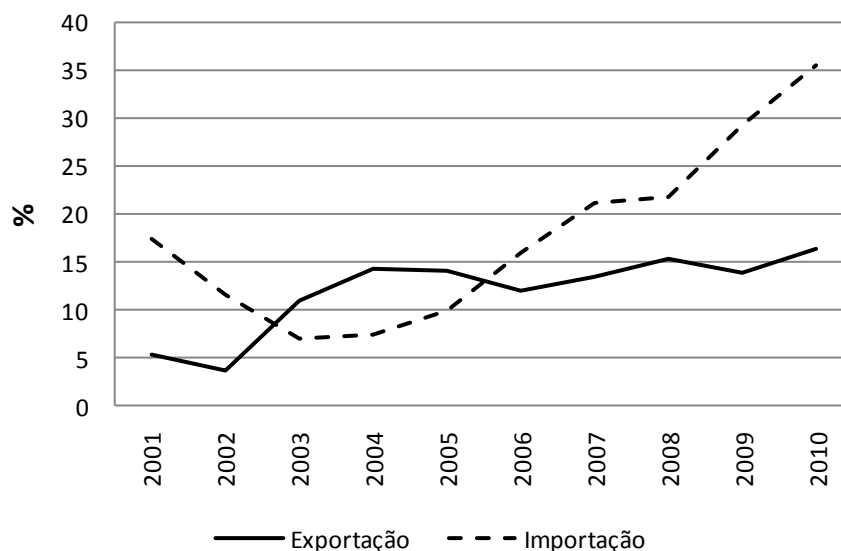
autopeças e máquinas agrícolas, regras de origem, regulamentos técnicos, integração produtiva etc.

3.3 A complementaridade de produção

Nesta seção vamos apresentar os dados que darão suporte à hipótese do presente trabalho, que é a existência da complementaridade de produção na indústria automobilística brasileira e na argentina.

O gráfico 8 apresenta a evolução da participação dos automóveis na pauta de comércio entre o Brasil e a Argentina de 2001 a 2010. Com relação à participação na pauta de exportação, podemos ver que houve um aumento de 2002 a 2004 e depois a participação se manteve estável de 2004 a 2010, oscilando por volta dos 15%.

Gráfico 8 – Participação dos automóveis nas pautas de importação e exportação do Brasil com a Argentina de 2001 a 2010.



Fonte: MDIC/SECEX, 2011. Elaborado pelo autor.

Por outro lado, a participação na pauta de importação apresentou uma queda de 2001 a 2003, e após esse período ela caminhou em rota ascendente, atingindo, em 2010, o patamar de 35%.

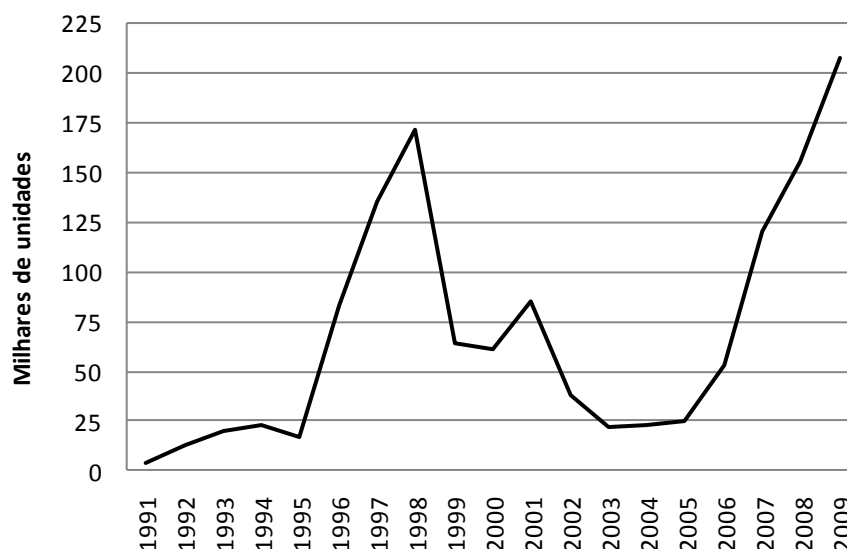
Um ponto que merece destaque é o fato de 2008 a 2009, período da crise financeira internacional, a participação dos automóveis na pauta de importação da Argentina não ter diminuído, pelo contrário, apresentou um aumento de aproximadamente 15%, saindo de 20% em 2008 e atingindo 35% em 2010.

Esse fato é reflexo das medidas adotadas no Brasil durante o período da crise financeira, em que o governo incentivou a compra de automóveis por meio de incentivos fiscais, mais precisamente, reduzindo o IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) dos automóveis. Isso, fez com que a demanda de automóveis no Brasil aumentasse, aumentando também a importação de automóveis da Argentina.

Essa análise já apoia a nossa hipótese, porque se houve aumento da demanda de automóveis no Brasil, e ao mesmo tempo houve um aumento da participação dos automóveis nas importações brasileiras da Argentina, então podemos deduzir que parte dessa demanda foi suprida pelos automóveis advindos da Argentina. Esse fato já mostra a complementaridade de produção nos dois países.

Outra conclusão importante que podemos extrair desse gráfico é o fato de os automóveis terem uma participação maior na pauta de importação, do que na pauta de exportação, participação esta que cresceu de 2001 a 2010. Isso é explicado pelo fato de existir uma maior demanda por automóveis no Brasil, como visto anteriormente. A maior demanda de automóveis no Brasil é explicada pelo tamanho do mercado brasileiro.

Gráfico 9 – Vendas internas no atacado* de veículos importados da Argentina de 1991 a 2009 (milhares de unidades).



Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

*Atacado: vendas de automóveis às concessionárias.

No gráfico 9 podemos ver a evolução das vendas internas de veículos importados da Argentina de 1991 a 2009. Está claro no gráfico que houve um aumento de 1991 a 2009. Em 1991, a venda foi de aproximadamente 3 mil veículos importados da Argentina. Já em 2009, a venda de veículos importados da Argentina alcançou o patamar de mais de 200 mil unidades vendidas, ou seja, houve um crescimento de 6.567% nas vendas de veículos importados da Argentina.

Então, esse dado também dá suporte à hipótese de que existe a complementaridade de produção entre o Brasil e a Argentina, já que há uma grande quantidade de veículos importados da Argentina vendidos no Brasil.

Quadro 6 – Empresas do setor automobilístico brasileiro que exportaram e/ou importaram da Argentina um valor superior a 50 milhões de dólares, em 2010.

Importadoras	Exportadoras
FIAT AUTOMOVEIS SA	FIAT AUTOMOVEIS SA
FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA	FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA
MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.	MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.
PEUGEOT-CITROEN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA	PEUGEOT-CITROEN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA
RENAULT DO BRASIL S.A	RENAULT DO BRASIL S.A
TOYOTA DO BRASIL LTDA	TOYOTA DO BRASIL LTDA
VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEICULOS AUTOMOTORES	VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEICULOS AUTOMOTORES
-	GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA
-	HONDA AUTOMOVEIS DO BRASIL LTDA

Fonte: MDIC/SECEX, 2011.

Elaborado pelo autor.

O quadro 6 apresenta a lista de empresas do setor automobilístico no Brasil que comercializaram com a Argentina, em 2010, um valor acima de 50 milhões de dólares.

Os dados nesse quadro são importantes, pois dão suporte à teoria de que existe um comércio intrafirma da indústria automobilística entre o Brasil e a Argentina. Podemos ver que todas as empresas que estão no lado das importadoras, também estão do lado das exportadoras, ou seja, essas empresas exportaram para a Argentina um valor de mais 50 milhões de dólares e também importaram da Argentina um valor de mais de 50 milhões de dólares, em 2010. As únicas empresas que não aparecem dos dois lados, são a General Motors e a Honda Automóveis, que só aparecem do lado das exportadoras. A General Motors porque não atingiu o valor superior à 50 milhões de dólares de exportação e a Honda porque não possui fábrica na Argentina.

Um ponto que merece destaque é o fato de o Brasil ter uma produção de automóveis concentrada em veículos de até 1500 cilindradas e a Argentina em veículos de 1500 a 3000 cilindradas. Isso mostra o efeito da divisão internacional do

trabalho. Como no Brasil existe uma demanda muito grande pelos chamados “carros populares”, que são os veículos de 1000 a 1500 cilindradas, então a maior produção de automóveis dessa categoria se concentra no Brasil

Outro dado importante para a afirmação da hipótese do comércio intrafirma é a lista de automóveis que o Brasil importa e exporta. Esse dado está expresso nos quadros 7 e 8.

Quadro 7 – Lista de automóveis importados da Argentina em fevereiro de 2011.

Empresa	Modelo
Fiat	Siena
Ford	Focus / Ranger
Volkswagen	Amarok / Spacefox
GM – Chevrolet	Agile
Peugeot (PSA – Peugeot Citroën)	207 / 307 / 408
Citroën (PSA – Peugeot Citroën)	C4 Pallas / C4
Renault	Clio / Fluence / Symbol / Kangoo

Fonte: Receita Federal do Brasil, 2011.

Elaborado pelo autor.

O quadro 7 apresenta a lista de automóveis que o Brasil importou da Argentina em fevereiro de 2011. O quadro nos mostra que o Brasil importou automóveis de seis empresas diferentes (PSA – Peugeot Citroën é uma única empresa e no Brasil possui um único centro de produção), compreendendo quinze modelos diferentes de carros. Esse dado auxilia na confirmação da hipótese de que existe um comércio intrafirma entre a indústria automobilística brasileira e a argentina.

Quadro 8 – Lista de automóveis brasileiros exportados para o mundo em 2010.

Empresa	Modelo
Fiat	Doblo / Idea / Linea / Uno / Palio / Punto / Siena Stilo
Ford	Ka / New Fiesta
Volkswagen	Fox / Gol / Golf / Parati / Polo / Spacefox Voyage
GM – Chevrolet	Astra / Celta / Classic / Corsa / Meriva / Prisma / Vectra / Zafira
Peugeot (PSA – Peugeot Citroën)	207
Citroën (PSA – Peugeot Citroën)	Aircross / C3 / Xsara Picasso
Renault	Mégane / Sandero / Scénic
Toyota	Corolla
Honda	City / Civic / Fit
Mercedes	C180 / C200 / C220 / C230 / C350 / CLC 160 CLC 200 K
Mitsubishi	L200 Triton

Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

O quadro 8 apresenta a lista de automóveis que o Brasil exportou em 2010. Mas diferentemente do quadro 7, essa lista não é específica da Argentina. Como não encontramos o dado específico para a Argentina, estamos utilizando esse dado, pois como já vimos, a maior parcela dos automóveis exportados pelo Brasil tem como destino a Argentina. Conforme citado anteriormente, em 2009, 57,2% das exportações de automóveis do Brasil tiveram como destino a Argentina e no mesmo ano, o Brasil consumiu 88,4% das exportações de automóveis da Argentina. Como o Brasil também mantém um acordo automotivo com o México, uma parte desses automóveis também é exportada para lá.

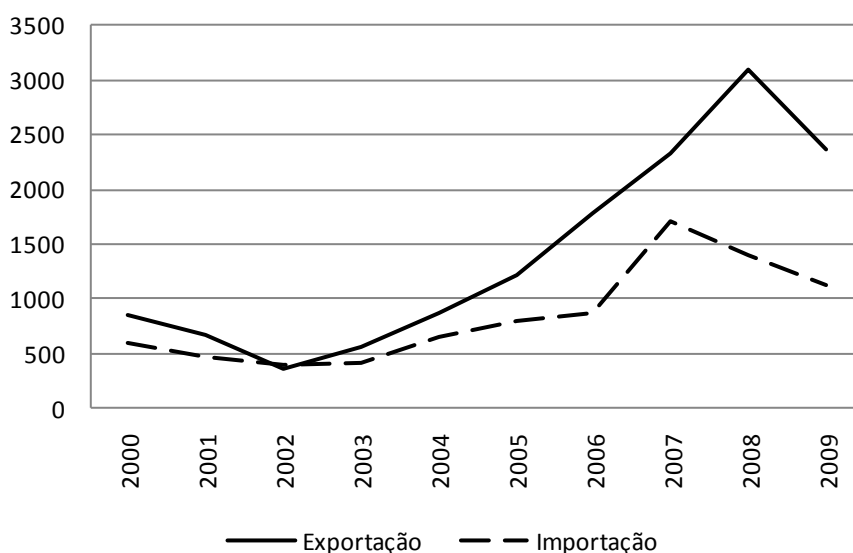
De qualquer forma, podemos ver que o Brasil exporta uma grande variedade de automóveis, no que diz respeito a montadoras e modelos.

Então, mais uma vez, temos um dado que confirma a existência de um comércio intrafirma da indústria automobilística entre o Brasil e a Argentina.

3.4 Autopeças

Além dos automóveis, existe um grande comércio de autopeças entre o Brasil e a Argentina. Como existe a complementaridade de produção da indústria automobilística entre os dois países, então é necessário também que haja o comércio de autopeças. O gráfico a seguir apresenta o comércio de autopeças do Brasil com a Argentina de 2000 a 2009. Como podemos ver, o comércio de autopeças entre os dois países aumentou de 2002 a 2007. Somente as exportações de autopeças aumentaram até o ano de 2008, mas logo em seguida houve uma queda. As importações de autopeças sofreram uma queda de 2007 a 2009.

Gráfico 10 – Comércio de autopeças do Brasil com a Argentina de 2000 a 2009 (milhões de dólares).



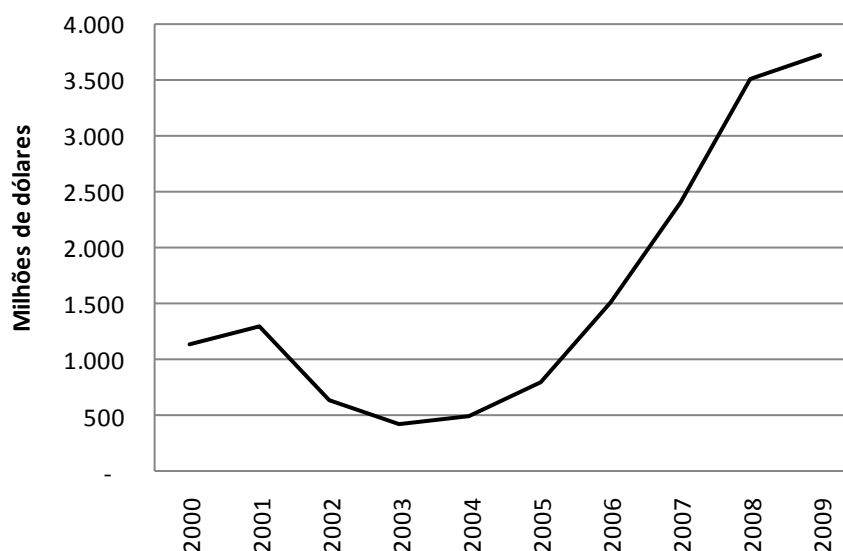
Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

Então, a partir da análise do gráfico 10, podemos ver que existe um grande intercâmbio comercial de autopeças entre os dois países. Podemos ver que, em 2000, o valor de autopeças exportadas era de aproximadamente 850 milhões de dólares e o de autopeças importadas de aproximadamente 600 milhões de dólares. Com relação às exportações, podemos ver que o auge foi atingido em 2008, em que o valor de autopeças exportado foi maior que 3 bilhões de dólares. O auge das importações se deu no ano de 2007, em que o valor importado foi de mais de 1,5

bilhão de dólares. Para explicar esse gráfico, vamos analisar o gráfico seguinte, que apresenta as importações brasileiras de automóveis da Argentina.

Gráfico 11 – Importações brasileiras de automóveis da Argentina de 2000 a 2009 (milhões de dólares).



Fonte: ANFAVEA, 2010.

Elaborado pelo autor.

O gráfico 11 apresenta as importações brasileiras de automóveis da Argentina de 2000 a 2009. Podemos ver que após a queda de 2000 a 2003, as importações caminharam em ritmo ascendente, saindo de aproximadamente 500 milhões de dólares em 2003 e atingindo um valor superior a 3,5 bilhões de dólares em 2009.

Como dissemos anteriormente, o gráfico 11 pode ser utilizado para explicar o gráfico 10. No gráfico 10, vemos que as exportações de autopeças brasileiras para a Argentina aumentaram desde 2002. No gráfico 11, vemos que as importações de automóveis do Brasil aumentaram. Esses dados mostram que existe a complementaridade de produção da indústria automobilística, porque se as exportações de autopeças aumentaram e as importações de automóveis aumentaram, podemos concluir que o Brasil envia as autopeças para a Argentina e importa os automóveis.

CONCLUSÃO

O comércio entre o Brasil e a Argentina se expandiu a um nível considerável nos últimos anos. Prova disso é o fato de a Argentina ocupar o terceiro lugar no ranking de parceiros comerciais do Brasil em 2010.

O principal produto comercializado entre as duas nações é o automóvel, que foi um dos fatores que justificaram a elaboração da presente pesquisa. Esse mercado é caracterizado um por um comércio intrafirma, ou seja, comércio entre mesmas empresas em países diferentes. E o objetivo da pesquisa é comprovar a existência de tal comércio.

A hipótese que assumimos foi a de que existe uma complementaridade de produção no setor automobilístico dos dois países, fato que comprovamos no desenvolvimento da pesquisa.

Para comprovarmos a hipótese, em um primeiro momento buscamos alguns aspectos históricos da integração entre os dois países e também da indústria automobilística. Apresentamos também a teoria do comércio internacional de Heckscher – Ohlin, que deu suporte teórico a essa pesquisa.

Após isso apresentamos as estatísticas do comércio em geral entre as duas nações e também as estatísticas da indústria automobilística dos dois países. Essa base de dados foi importante para demonstrarmos a solidez do comércio entre os dois países e também o peso da indústria automobilística.

No capítulo teórico comprovamos a complementaridade da indústria automobilística dos dois países e o comércio intrafirma no setor automobilístico. Mostramos também a aplicabilidade do modelo de comércio internacional de Heckscher – Ohlin ao tema proposto.

Como metodologia, utilizamos levantamento de dados das principais fontes, como o governo argentino e brasileiro, assim como as associações de fabricantes de veículos automotores dos dois países.

As relações entre o Brasil e a Argentina passaram por um período de instabilidade estrutural e conjuntural antes do ano de 1985. A partir deste período, as relações começaram a caminhar para o lado oposto, o da estabilidade estrutural. O ponto de partida para a integração foi a Declaração do Iguaçu, assinada pelas duas nações em 1985. O objetivo do acordo era promover a integração econômica e política do Cone Sul.

Após esse período, tivemos a assinatura de outros acordos e também outros fatos que contribuíram para a integração dos dois países, como o Mercosul, acordo regional firmado entre Paraguai, Uruguai, Brasil e Argentina.

A indústria automobilística dos dois países passou por uma fase de reestruturação na década de 1990 devido a fatores como acordos bilaterais entre o Brasil e a Argentina, a criação do Mercosul, incentivos fiscais e expansão da demanda. Na década subsequente, essa indústria experimentou uma fase de crescimento, que também se refletiu no comércio de automóveis entre as duas nações.

A corrente de comércio entre o Brasil e a Argentina apresentou um forte crescimento de 1989 a 2010, exceto em dois períodos, o primeiro de 1997 a 2002 e o segundo de 2008 a 2009. A primeira queda foi devido à desvalorização cambial no Brasil e a segunda devido à crise financeira internacional de 2008.

A Argentina vinha ocupando o segundo lugar no ranking de parceiros comerciais (corrente de comércio) do Brasil até o ano de 2008, quando foi ultrapassada pela China, que também ultrapassou os Estados Unidos em 2010, tornando o principal parceiro comercial do Brasil. Desta forma, em primeiro lugar temos a China como principal parceiro comercial do Brasil e os Estados Unidos e a Argentina, em segundo e terceiro lugar respectivamente.

Na pauta de comércio Brasil – Argentina o produto dominante, ou seja, com o maior volume de comercialização em valores, é o automóvel. Em 2010, a corrente de comércio de automóveis entre as duas nações alcançou valores superiores a 8 bilhões de dólares, representando 24,3% da corrente de comércio total.

Quando se trata da produção de automóveis, existe uma diferença muito grande entre a brasileira e a argentina. Em 2009, a Argentina produziu cerca de 500 mil unidades de automóveis. No mesmo ano, o Brasil produziu cerca de 3 milhões de unidades. Essa diferença também é notável na frota de automóveis dos dois países. Em 2008, a frota de automóveis do Brasil era de aproximadamente 28 milhões de automóveis, enquanto a frota da Argentina não ultrapassava os 8,5 milhões. Apesar dessa grande distância de quantidade entre a frota brasileira e a argentina, a argentina possui um maior número de automóveis por habitante (vide página 26). Esse fato pode ser explicado pelo PIB per capita das duas nações, e nesse quesito, a Argentina supera o Brasil.

O modelo de Heckscher – Ohlin pode ser adaptado ao tema da presente pesquisa. O modelo é do tipo 2x2x2, ou seja, dois produtos, dois países e dois insumos. Os dois produtos são os automóveis e as autopeças. Os dois países são o Brasil e a Argentina. E os dois insumos são o capital e o trabalho.

Para fazer essa análise, tomamos como pressuposto o fato de o Brasil ser abundante no insumo trabalho e a Argentina no insumo capital (lembrando que esse dado é somente um pressuposto, não reflete necessariamente a realidade). Também pressupomos que as autopeças empregavam relativamente mais mão de obra e os automóveis mais capital.

Como resultado, chegamos à conclusão de que o Brasil daria preferência à produção de autopeças, por empregarem relativamente mais trabalho e a Argentina daria preferência aos automóveis, por empregarem relativamente mais capital.

Para comprovarmos a hipótese de que existe complementaridade de produção na indústria automobilística dos dois países, utilizamos alguns dados importantes. Primeiro, analisamos a participação dos automóveis na pauta de comércio do Brasil com a Argentina. Em 2010, os automóveis representaram cerca de 17% da importação brasileira da Argentina. Do lado da exportação, esse número foi de aproximadamente 36%.

Outro dado que utilizamos foi o de vendas internas de veículos importados da Argentina. Em 2009, o número de automóveis importados da Argentina vendidos no Brasil foi superior a 200 mil unidades (68,7% do total de importados vendidos). Também utilizamos o dado de importações brasileiras de automóveis da Argentina. Em 2009, o Brasil importou da Argentina mais de 3,5 bilhões de dólares em automóveis (31,1% do total de valores de automóveis importados). A diferença entre as porcentagens existe porque no primeiro dados estamos tratando de unidades e no segundo de valores.

No que diz respeito à exportação, o Brasil exportou para a Argentina mais de 2,2 bilhões de dólares em automóveis no ano de 2009 (cerca de 48,4% do total de automóveis exportados pelo Brasil no mesmo ano).

Para fins comparativos vamos utilizar o México, já que este é o segundo parceiro comercial do Brasil no que diz respeito à automóveis e também porque os dois países mantêm um acordo bilateral neste setor. Em 2009, o Brasil exportou para o México 533,4 milhões de dólares em automóveis e importou 947,5 milhões,

representando 11,5% e 13,6% do total de valores de automóveis comercializados respectivamente.

Desta forma, a partir do resultado da aplicação do modelo e com o auxílio da base de dados, concluímos que existe complementaridade de produção das indústrias automobilísticas do Brasil e Argentina.

Para cumprir com o objetivo da pesquisa, que é mostrar que existe um comércio intrafirma entre as indústrias automobilísticas das duas nações, utilizamos dados mais focados nas empresas do setor. Em um primeiro momento, utilizamos o dado que lista as empresas do setor automobilístico brasileiro que exportaram e/ou importaram da Argentina um valor superior a 50 milhões de dólares (utilizamos esse valor de referência porque é o valor disponibilizado pela fonte). Aqui, praticamente todas as empresas do setor automobilístico brasileiro estavam presentes, tanto no lado das exportadoras, quanto do lado das importadoras, o que já mostra claramente a existência de um comércio intrafirma.

Outro dado que utilizamos foi o de modelo de automóveis importados da Argentina e o de modelo de automóveis exportados pelo Brasil para o Mundo. Conforme esclarecido anteriormente, utilizamos a lista de automóveis exportados pelo Brasil ao mundo devido à indisponibilidade da lista específica da Argentina. Também esclarecemos que poderíamos utilizar esse dado porque a maior parcela de automóveis exportados pelo Brasil tem como destino a Argentina. Vale lembrar que 48,4% das exportações brasileiras de automóveis foram destinadas a este país em 2009.

Analisando estes dados, percebemos que os automóveis importados pelo Brasil da Argentina são, em sua maioria, os de 1.500 a 3.000 cilindradas, como o Ford Focus, Volkswagen Spacefox e o Citroën C4, e também os superiores a 3.000 cilindradas, como o Peugeot 408. Já os automóveis exportados pelo Brasil são os de 1.000 a 1.500 cilindradas em sua maioria, como o Fiat Palio, Ford Ka, Volkswagen Fox, Chevrolet Corsa etc.

É importante destacarmos aqui a questão das plantas. Como o Brasil possui plantas de produção maiores do que a Argentina, sua produção é concentrada nos veículos de até 1.500 cilindradas, já que estes são os mais demandados. A Argentina, por sua vez, possui plantas de produção menores. Por esse motivo, ela se concentra na produção dos veículos de 1.500 a 3.000 cilindradas, já que estes possuem uma menor demanda, permitindo economias de escala. Esse fato é

bastante relevante, pois comprova que existe complementaridade de produção na indústria automobilística das duas nações.

Com relação ao comércio intrafirma, é importante lembrarmos que as montadoras são as mesmas em ambos os países, com exceção da Hyundai e Honda, que só possuem montadoras no Brasil. Vale lembrar que, no Brasil, os carros da Hyundai são montados pela CAO A Montadora de Veículos, que é uma empresa brasileira.

Estes dados são importantes, pois nos mostram que existe uma complementaridade de produção, pois enquanto um país se concentra na produção dos veículos de baixa cilindrada, o outro se concentra nos veículos de média e alta cilindrada e os dados também demonstram que existe um comércio intrafirma entre as duas nações, pois como vimos, as empresas do setor automobilístico estão presentes tanto na exportação quanto na importação dos dois países.

Portanto, concluímos também que existe um comércio intrafirma entre as indústrias automobilísticas do Brasil e da Argentina.

Desta forma, a hipótese foi comprovada, tanto no modelo teórico, como pela base de dados analisada. Existe uma forte relação entre o Brasil e a Argentina, principalmente no que tange ao comércio. Esse comércio é sustentado em sua maior parte pelos automóveis (e também pelas autopeças). A integração comercial no setor automobilístico e de autopeças é tão forte que faz com que exista uma complementaridade de produção entre os dois países, além de um comércio intrafirma. Isso é bom para os dois países, porque eles estão comercializando produtos de alto valor agregado, fato oposto ao que ocorre no comércio com os grandes parceiros, em que os produtos comercializados são de baixo valor agregado.

BIBLIOGRAFIA

ADEFA. **Anuário Estatístico**, 2009.

ANFAVEA. **Anuário Estatístico**, 2010.

ARZA, Valeria [et al]. **A indústria automobilística no Mercosul**. Série Rede Mercosul, n.º 10, 2008. Disponível em <http://www.redmercosur.com.uy/>. Acessado em 09/11/2010.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Disponível em <http://www.bcb.gov.br/>. Acessado em 15/06/2011.

BAUMANN, Renato; CANUTO, Otaviano; GONÇALVES, Reinaldo. **Economia internacional: teoria e experiência brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2004.

CANDEAS, Alessandro Warley. **Relações Brasil-Argentina: Uma análise dos avanços e recuos**. Revista Brasileira de Política Internacional, janeiro-junho, vol. 48, nº 101, pp. 178-213. Brasília, 2005.

EVANGELISTA, Oscar Camilo Silva; NIQUE, Walter Meucci; SCHWEIG, Cristine. **Histórico das relações de integração econômica entre Brasil e Argentina e suas influências na configuração e no futuro do MERCOSUL**. 5º Congresso do Instituto Franco-Brasileiro de Administração de Empresas (IFBAE), 2009. Disponível em <http://www.ifbae.com.br/congresso5/congresso5.html>. Acessado em 15/03/2010.

FACULDADE DE ECONOMIA DO PORTO. **Teoria clássica do comércio internacional**. Sem data. Disponível em http://www.fep.up.pt/disciplinas/lec207/Apoio/EI_Classicos.pdf. Acessado em 15/06/2011.

FERRER, Aldo. **El éxito del Mercosur posible**. Revista de Economía Política, vol. 27, nº 1, pp. 147-156, janeiro-março/2007.

HUNT, E. K. **História do pensamento econômico: uma perspectiva crítica.** 7ª edição. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1981.

INDEC. Disponível em <http://www.indec.gov.ar/>. Acessado em 15/06/2011.

IPEADATA. Disponível em <http://www.ipeadata.gov.br/>. Acessado em 15/06/2011.

KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M. **Economia internacional: teoria e política.** 4ª Edição. São Paulo: Makron Books, 1999.

LAPLANE, Mariano; SARTI, Fernando. **A indústria automobilística brasileira: complementaridade produtiva no Mercosul.** Instituto de Economia/UNICAMP, 2007.

MDIC/SECEX. Disponível em <http://www.mdic.gov.br/>. Acessado em 15/06/2011.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL. **Acordo de complementação econômica nº 14 Brasil/Argentina.** Decreto nº 60, de 15/03/1991.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL. **Brasil está pronto para retirar restrições ao comércio com Argentina.** Disponível em <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=1¬icia=4225>. Acessado em 26/03/2011.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL. **Mercosul aumentou comércio Brasil-Argentina.** Disponível em <http://pee.mdic.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=1¬icia=4069>. Acessado em 26/03/2011.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Disponível em <http://www.receita.fazenda.gov.br/>. Acessado em 15/06/2011.

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de Economia**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2005.

VEGAS, Jorge H. H. **Impactos da desvalorização do real sobre o comércio entre o Brasil e a Argentina**. Revista Brasileira de Economia Internacional, vol. 42, n. 2, pp. 5-17, 1999.

APÊNDICE A – Corrente de Comércio Brasileira (milhões de dólares)

Ano	Brasil Mundo	Brasil China	Participação	Brasil EUA	Participação	Brasil Argentina	Participação
1989	52.646,1	756,3	1,4%	11.960,2	22,7%	1.960,8	3,7%
1990	52.075,1	550,6	1,1%	11.754,9	22,6%	2.044,9	3,9%
1991	52.660,9	355,4	0,7%	10.952,0	20,8%	3.085,5	5,9%
1992	56.347,1	576,8	1,0%	11.471,4	20,4%	4.771,6	8,5%
1993	63.810,8	1.084,3	1,7%	12.905,6	20,2%	6.376,0	10,0%
1994	76.623,8	1.285,9	1,7%	15.490,6	20,2%	7.797,8	10,2%
1995	96.478,2	2.245,5	2,3%	19.202,3	19,9%	9.632,5	10,0%
1996	101.092,5	2.246,7	2,2%	21.001,0	20,8%	11.975,5	11,8%
1997	112.730,0	2.254,6	2,0%	22.981,1	20,4%	14.710,7	13,0%
1998	108.903,3	1.938,7	1,8%	23.262,1	21,4%	14.771,7	13,6%
1999	97.314,3	1.541,4	1,6%	22.416,2	23,0%	11.176,4	11,5%
2000	110.969,6	2.307,4	2,1%	26.088,8	23,5%	13.080,9	11,8%
2001	113.888,4	3.230,5	2,8%	27.114,1	23,8%	11.216,3	9,8%
2002	107.681,3	4.075,0	3,8%	25.665,3	23,8%	7.090,3	6,6%
2003	121.528,8	6.681,2	5,5%	26.297,5	21,6%	9.242,4	7,6%
2004	159.513,1	9.151,9	5,7%	31.456,3	19,7%	12.960,8	8,1%
2005	192.129,6	12.189,5	6,3%	35.206,2	18,3%	16.171,3	8,4%
2006	229.158,3	16.392,8	7,2%	39.182,2	17,1%	19.792,9	8,6%
2007	281.266,5	23.370,1	8,3%	43.788,3	15,6%	24.821,2	8,8%
2008	370.927,2	36.567,1	9,9%	53.051,0	14,3%	30.864,1	8,3%
2009	280.717,1	36.915,0	13,2%	35.633,8	12,7%	24.066,6	8,6%
2010	383.564,0	56.379,0	14,7%	46.346,6	12,1%	32.948,8	8,6%

Fonte: MDIC/SECEX, 2011. Elaborado pelo autor.