

## POR QUE A ELASTICIDADE-CÂMBIO DAS IMPORTAÇÕES É BAIXA NO BRASIL? EVIDÊNCIAS A PARTIR DAS DESAGREGAÇÕES DAS IMPORTAÇÕES POR CATEGORIAS DE USO

**Cláudio Hamilton Matos dos Santos**

Diretor da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea. *E-mail:* <claudio.santos@ipea.gov.br>.

**André Gaspar Cieplinski**

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dimac do Ipea; e mestre pelo Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IE/UFRJ). *E-mail:* <andre.cieplinski@ipea.gov.br>.

**Débora Pimentel**

Doutoranda pelo IE/UFRJ. *E-mail:* <deboramp@globocom.com>.

**Gustavo Bhering**

Doutorando pelo IE/UFRJ. *E-mail:* <gustavo.bhering@gmail.com>.

Estudos recentes indicam que a elasticidade-câmbio das importações nacionais é baixa. Neste trabalho, tenta-se racionalizar esse resultado revisitando as estimativas das importações do país desagregadas por categoria de uso. Além de especificações para as importações agregadas, são estimadas especificações para as importações de sete categorias de bens e serviços. As importações de bens são divididas em cinco categorias de uso: *i)* bens de consumo duráveis (BCDs); *ii)* bens de consumo não duráveis (BCNDs); *iii)* bens intermediários (BIs); *iv)* bens de capital (BKs); e *v)* combustíveis e lubrificantes (C&Ls). Os serviços, por sua vez, são decompostos em: *i)* transportes, *royalties* e aluguel de equipamentos (Serv. TRA); e *ii)* outros (Serv. Outros), que incluem principalmente viagens internacionais. Os procedimentos econométricos adotados têm por objetivo tratar, ou pelo menos mitigar, os problemas decorrentes da presença de múltiplas quebras estruturais nas séries. Portanto, além de testes de raiz unitária que permitem a existência de quebras estruturais nas hipóteses nula ou alternativa, são estimadas relações de cointegração com quebra estrutural e modelos markovianos de alternância de regimes.

As especificações indicam uma baixa elasticidade-câmbio das importações agregadas que é explicada pelas baixas elasticidades das importações de C&Ls, BIs e Serv. TRA, que somam cerca de dois terços do total. Argumenta-se, em particular, que estes resultados refletem deficiências da estrutura produtiva nacional que implicam a impossibilidade de substituir os referidos bens e serviços importados por similares nacionais. Este é certamente o caso das

importações de componentes eletrônicos, compostos químicos elaborados, fertilizantes, óleos brutos e fretes marítimos. Também são relevantes as importações de partes e peças automotivas, que, apesar da expressiva produção doméstica do setor automobilístico, estão inseridas no contexto das cadeias globais de valor e dependem fundamentalmente das estratégias das firmas que governam estas cadeias.