

## A INSERÇÃO DA COREIA DO SUL NA CADEIA GLOBAL AUTOMOBILÍSTICA: FOCO SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS

**Uallace Moreira Lima**

Pesquisador bolsista da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais do Ipea. Professor Adjunto da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia. Doutor em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas.

A indústria automobilística – desde os anos 1960 – apresentou crescimento substancial na Coreia do Sul, o que fez com que o país – já no final da década de 1980 – estivesse entre os principais fabricantes mundiais de automóveis. No início dos anos 1990, associado ao processo de abertura da economia realizada pelo governo sul-coreano, a indústria automobilística começou a apresentar problemas que irão ficar mais em evidência na crise da economia asiática, em 1997, o que levou o governo a adotar política de racionalização do setor e promover um processo de fusões e aquisições, assim como permitir a entrada de investidores estrangeiros na indústria automobilística. As reformas e as mudanças na indústria automobilística sul-coreana principiam a ser realizadas justamente quando – do ponto de vista global – há um processo de internacionalização da produção, em que empresas buscam novas estratégias para a inserção nas cadeias globais de valores (CGVs), nas quais muitas indústrias saem da condição de entidades delimitadas nacionalmente para a condição de redes de negócios fragmentadas e globalmente distribuídas. Esta pesquisa investiga as mudanças pelas quais passaram a indústria automobilística nos últimos anos, a partir da perspectiva das estratégias das empresas sul-coreanas nas CGVs, analisando as políticas públicas implementadas pelo governo e pelas empresas para a inserção nestas cadeias.

Na pesquisa, identifica-se que – como resultante da política de caráter nacionalista que predominou na Coreia do Sul por muito tempo – a lógica da política de controle, autonomia e independência criou uma relação de transação vertical entre os fabricantes sul-coreanos e os fornecedores de componentes, em que as montadoras construíram um forte controle sobre os fornecedores de componentes. A estrutura de contrato da indústria automobilística sul-coreana antes da crise financeira é basicamente caracterizada pela componente de abastecimento das montadoras de suas afiliadas ou

subsidiárias, em estrutura exclusiva de sistematização vertical e com constituição de divisão do trabalho em camada única. Para Jung (2008), este sistema resultou em baixo benefício de economia de escala e os fornecedores de componentes permaneceram em pequena escala, pois cada montadora tinha seu próprio conjunto de fornecedores de componentes exclusivos.

A partir da crise de 1997 e da reformulação da indústria automobilística sul-coreana, a Hyundai e a Kia Motors começaram a promover o sistema de modularização da produção em 1999. Isto significa que os fornecedores entregam bens montados em módulos que permitem o uso comum, o que propicia a produção em grande escala e a terceirização dos componentes, bem como amplia o processo de relação entre fornecedores e montadoras e torna a relação mais horizontal. Além do mais, este novo sistema promove a diversificação do canal de transação dos fornecedores de componentes, ao reduzir e eliminar as transações exclusivas.

Essa mudança está associada a uma das principais características do comércio externo de produtos automotivos das empresas sul-coreanas, que é uma maior diversificação de mercados. A estratégia das firmas é diversificar mercados, tanto para as exportações de seus carros, quanto para construção de relações entre montadoras e fornecedores. Esta diversificação é muito relevante para a Coreia do Sul, tendo-se em vista que – ao longo dos anos 1970 e 1980 – havia forte dependência do país em relação aos mercados dos Estados Unidos e do Japão. Esta diversificação está associada a construção de relações com economias em desenvolvimento, como China, Índia, Tailândia e Brasil. Por sua vez, mercados mais tradicionais – principalmente da Europa – perdem mais relevância como mercados de destinos e origem dos produtos automotivos e dos carros sul-coreanos, com exceção da Alemanha.

Em todos os indicadores, é inquestionável que a dinâmica da produção da indústria automobilística sul-coreana apresentou queda substancial – principalmente a partir de 1997 –, quando comparado com a China e a Índia. Entretanto, é importante considerar que, até mesmo com a queda, a Coreia do Sul permanece entre os principais produtores de automóveis do mundo, além de ter duas empresas automobilísticas entre as principais empresas: Hyundai e Kia Motors. Ou seja, a Coreia teve queda em sua participação no total da produção mundial de veículos, mas – do ponto de vista de empresas – a Hyundai e a Kia Motors têm alcançado cada vez mais novas posições entre as principais empresas automobilísticas na economia mundial.

Os indicadores de valor agregado mostram maior participação de conteúdo importado nas exportações de equipamentos de transportes, o que fortalece a ideia de que – a partir dos anos 1990 – a Coreia do Sul ampliou seu processo de abertura econômica – particularmente considerando a indústria automobilística – e expandiu as relações entre montadoras e fornecedoras na economia mundial, como estratégia de fortalecimento das empresas automobilísticas sul-coreanas e sua inserção nas CGVs.

É interessante notar que predomina crescimento do valor agregado doméstico incorporado na demanda estrangeira maior que o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final. Ou seja, isto indica maior efeito da Coreia do Sul na indústria de equipamentos de transportes em mercados estrangeiros que a influência destes mercados no mercado sul-coreano. Além do mais – considerando-se a parcela de insumos estrangeiros contidos nas exportações, um indicador para traz da cadeia produtiva e a parcela de insumos produzidos em um país contidos nas exportações dos outros países como indicador para frente da cadeia produtiva –, pode-se afirmar que os indicadores apontam para o fato de que a Coreia apresenta maior ganho no indicador para frente, fato este associado a economias mais desenvolvidas e que têm maior escala de exportações, assim como maior capacidade de diversificar sua produção, principalmente em setores mais intensivos em tecnologia.

## REFERÊNCIAS

JUNG, Sung Chu. Korean automobile industry's production network in China. In: ARIFF, Mohamed (Ed.). **Analyses of industrial agglomeration, production networks and FDI promotion**. Ásia: Eria, 2008. Disponível em: <<http://goo.gl/hRHZ8l>>.

## SUMÁRIO EXECUTIVO