

Lima, Uallace Moreira

Working Paper

A inserção da Coreia do Sul na cadeia global automobilística: Foco sobre as políticas públicas

Texto para Discussão, No. 2112

Provided in Cooperation with:

Institute of Applied Economic Research (ipea), Brasília

Suggested Citation: Lima, Uallace Moreira (2015) : A inserção da Coreia do Sul na cadeia global automobilística: Foco sobre as políticas públicas, Texto para Discussão, No. 2112, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/121623>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

2112

TEXTO PARA DISCUSSÃO

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

Uallace Moreira Lima



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

Uallace Moreira Lima¹

1. 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.

Governo Federal

**Secretaria de Assuntos Estratégicos da
Presidência da República**
Ministro Roberto Mangabeira Unger

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Jessé José Freire de Souza

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Alexandre dos Santos Cunha

Diretor de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Roberto Dutra Torres Junior

Diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas

Cláudio Hamilton Matos dos Santos

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Marco Aurélio Costa

Diretora de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação, Regulação e Infraestrutura

Fernanda De Negri

Diretor de Estudos e Políticas Sociais

André Bojikian Calixtre

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Brand Arenari

Chefe de Gabinete

José Eduardo Elias Romão

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação

João Cláudio Garcia Rodrigues Lima

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Texto para Discussão

Publicação cujo objetivo é divulgar resultados de estudos direta ou indiretamente desenvolvidos pelo Ipea, os quais, por sua relevância, levam informações para profissionais especializados e estabelecem um espaço para sugestões.

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – **ipea** 2015

Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 1990-

ISSN 1415-4765

1. Brasil. 2. Aspectos Econômicos. 3. Aspectos Sociais.
I. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

CDD 330.908

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

JEL: F02; F15; L62; L00; L2; O3; O21; O22.

SUMÁRIO

SINOPSE

ABSTRACT

1 INTRODUÇÃO	7
2 A EVOLUÇÃO DA POLÍTICA ECONÔMICA E AS REFORMAS NA COREIA DO SUL: A TRANSIÇÃO PARA A ABERTURA	10
3 A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA COREANA	31
4 O COMÉRCIO EXTERNO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS DA COREIA DO SUL.....	43
5 CONCLUSÃO	69
REFERÊNCIAS	72

SINOPSE

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, associada 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 valor (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 tem como objetivo investigar 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 coreanas para a inserção nestas cadeias.

Palavras-chave: cadeias globais de valor; indústria automobilística; valor agregado.

ABSTRACT

The auto industry, since the 1960s, showed substantial growth in South Korea causing the country at the end of the 1980s was among the world's leading manufacturers of automobiles. In the early 1990s, associated with the opening up of the economy held by the Korean government, the auto industry begins to present problems that will become more evident in the Asian economic crisis in 1997, leading the government to adopt an industry rationalization policy promoting a process of mergers and acquisitions, as well as allowing the entry of foreign investors in the automotive industry. Reforms and changes in the Korean auto industry just beginning to be realized when, from a global point of view, there is a process of internationalization of production in which companies seek new strategies for entering the values of Global Chains (GVCs), where many industries out the condition of nationally bounded entities to the condition of fragmented and globally distributed business networks. This research aims to investigate the changes that passed the automotive industry in recent years from the perspective of the strategies of Korean companies in GVCs, analyzing public policies implemented by the government and Korean companies for insertion in GVCs.

Keywords: global values chains; automobile industry; value added.

1 INTRODUÇÃO

A Coreia do Sul apresentou alto e rápido crescimento econômico, principalmente, a partir dos anos 1960. Esta expansão econômica esteve associada a um *upgrading* em seu parque industrial, assim como a uma forte inserção no comércio internacional – a partir dos anos 1970 –, além de avanços em outros indicadores, como educação, mercado de trabalho, distribuição de renda etc. A conjunção destas transformações promoveu relevantes mudanças estruturais profundas e fez com que a Coreia passasse a ser um país visto como referencial de desenvolvimento econômico para outros países em desenvolvimento. Na verdade, há estudos que apontam este processo de desenvolvimento da economia sul-coreana inserido em período chamado de milagre dos países do Leste Asiático, no qual a Coreia tem grande destaque.

A partir dos anos 1980, com a implementação do V Plano Quinquenal (1982-1986), a política de desenvolvimento econômico passa a ser sobre a liberalização do comércio e financeira, a abertura de mercado, a promoção de pequenas e médias empresas, a implementação de legislação antitruste e maior abertura ao investimento direto estrangeiro. Dessa forma, as políticas preferenciais para setores industriais específicos deveriam ser reduzidas e realizar-se-iam mudanças estruturais para o desenvolvimento de indústrias mais intensivas em tecnologia. Estas reformas – que passam a ser adotadas a partir dos anos 1980 – serão intensificadas a partir dos anos 1990, com o nítido objetivo de fazer com que a economia sul-coreana tenha inserção no comércio internacional mais competitiva.

A indústria automobilística faz parte desse processo de desenvolvimento. Esta indústria, desde os anos 1960, apresentou um crescimento substancial na Coreia do Sul fazendo com que o país já no final dos anos 1980 estivesse entre os principais fabricantes mundiais de automóveis. A moderna indústria automobilística da Coreia começou em 1962 para produzir veículos subcompactos japoneses, isso com o apoio e subsídio do governo que no 1º Plano Quinquenal, que promulgou a Lei de Promoção do Setor Automobilístico, a qual concedia isenção tarifária às importações de peças e componentes, isenção de impostos para montadoras e, ao mesmo tempo, implementava medidas de proteção ao mercado interno com relação à importação de veículos estrangeiros. As primeiras montadoras que surgiram na Coreia com o apoio do governo foram Asia Motor, Kia Motor e a Hyundai. Em 1966, o governo estabeleceu um

programa de aumento do conteúdo local com a concessão de vários incentivos para estimular os produtores internos. Em relação à política de incentivos, licenças de importação e protecionismo, o governo direcionou a política de alocação preferencial de moeda estrangeira a qual era vinculada ao grau de conteúdo local obtido. A principal estratégia de nacionalização e substituição de importações nos anos 1970 era por meio da imitação por engenharia reversa, com o intuito de assimilar as tecnologias importadas no menor espaço de tempo possível (Kim, 2005a).

Nos anos 1980, a Coreia do Sul começa a adotar políticas liberalizantes para o comércio externo, assim como em relação ao sistema financeiro e à estrutura da organização industrial do país, ao adotar política de racionalização especificada para cada indústria. Estas leis permitiram que o governo designasse os setores industriais que seriam reestruturados por meio de diversos benefícios fiscais – como isenção de impostos sobre ganhos de capital – e apoio financeiro, além de regular a entrada no mercado e no investimento. O programa de racionalização industrial foi concebido para melhorar a competitividade das indústrias, mas causou também o aumento da capacidade de concentração do poder econômico nas mãos das *chaebols*.

Nos anos 1990, quando a Coreia tornou-se membro da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), em 1996, houve processo de redução das barreiras ao comércio; fato este que se intensificou com a crise financeira de 1997, o que levou o governo a adotar mais medidas de abertura, inclusive facilitando a entrada do investimento direto estrangeiro (IDE) no país. Associado ao processo de abertura da economia, no início dos anos 1990, a indústria automobilística começa a apresentar problemas que irão ficar mais em evidência na crise da economia asiática em 1997, o que motivou o governo a adotar política de racionalização do setor, ao promover 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 principiaram a ser realizadas justamente quando – do ponto de vista global – houve processo de internacionalização da produção, a qual está associada à expansão do IDE e das relações contratuais que contribuem para o crescimento da produção na economia mundial. Estas características fazem parte das novas estratégias de internacionalização da produção que reside no fato de muitas indústrias saírem da condição de

entidades delimitadas nacionalmente para a condição de redes de negócios fragmentadas, em termos organizacionais e globalmente distribuídas, levando as empresas a se envolverem na produção de um bem ou serviço, desde a sua concepção até o consumo final. Essa nova estratégia, que ganha força principalmente a partir dos anos 1990 com a globalização produtiva, é mais conhecida como cadeias globais de valores (CGVs). Um dos principais aspectos das CGVs é a fragmentação da produção, a qual faz com que seja extinta a necessidade de adquirir competência em todos os aspectos da produção de um bem e permite que os países em desenvolvimento possam associar-se a uma rede de cooperação transfronteiriça, ao partilharem a produção e especializarem-se em apenas uma ou algumas etapas das atividades de produção envolvidas na confecção de um bem final. A ideia de cadeias globais de valor está relacionada a cadeias de fornecedores, aos processos de fragmentação da produção e a uma estratégia de especialização vertical, produção em multiestágios, subcontratação, realocação, *offshoring* e *outsourcing*. O conceito de CGVs também implica estratégia das empresas fragmentarem seus processos de produção e alocar suas atividades produtivas em vários países e regiões, formando com isto cadeias globais de valor que recriam a divisão internacional do trabalho na economia mundial. Neste processo, aumentam os fluxos de investimento direto estrangeiro, que inserem novas regiões nos mercados internacionais e estimulam o setor de serviços; particularmente, os relacionados às indústrias de transformação, que vão ganhando maior espaço na economia mundial (Baldwin e Robert-Nicoud, 2004; 2010; Jones e Kierzkowski, 1990; Grossman e Rossi-Hansberg, 2008; OCDE e OMC, 2013; Estevadeordal, Blyde e Suominen, 2012).

Esta pesquisa tem como objetivo investigar as mudanças pelas quais passaram a indústria automobilística nos últimos anos, a partir da perspectiva das estratégias das empresas sul-coreanas nas CGVs. Para isto, este trabalho está dividido em cinco seções, incluindo-se esta introdução. Na segunda seção, é discutida a evolução das políticas econômicas, considerando o papel da indústria automobilística e sua evolução. Na terceira seção, associam-se as políticas econômicas implementadas ao longo do processo de desenvolvimento econômico da Coreia do sul com os indicadores da produção da indústria automobilística sul-coreana. Na quarta seção, analisam-se as estratégias das empresas sul-coreanas de inserção no comércio externo de produtos automotivos, considerando-se a relação entre montadoras e fornecedoras nas CGVs do setor. Na conclusão, apresenta-se síntese das principais ideias do trabalho.

2 A EVOLUÇÃO DA POLÍTICA ECONÔMICA E AS REFORMAS NA COREIA DO SUL: A TRANSIÇÃO PARA A ABERTURA

O desenvolvimento e a expansão da indústria automobilística não podem ser analisados isoladamente. Uma compreensão mais profunda da dinâmica do setor exige análise da história da evolução das políticas econômicas adotadas no país a partir dos anos 1970, considerando os planos quinquenais e seus objetivos para o desenvolvimento do parque industrial da Coreia do Sul e a relação com a indústria automobilística.

Quando se discute o desenvolvimento econômico da Coreia do Sul, deve-se considerar que o cenário externo foi favorável a esse país, e isto possibilitou a criação de relação política com países em estágios avançados de desenvolvimento – principalmente Japão e Estados Unidos –, os quais foram essenciais em fornecer fontes de financiamento e facilitar o processo de transferência de tecnologia. Na verdade, a relação com o Japão e os Estados Unidos foi importante não apenas para o processo de transferência de tecnologia, mas também para os mercados de destino para as exportações dos produtos coreanos; fato este que fica patente quando se observa que os principais parceiros comerciais da Coreia do Sul foram justamente estes dois países. Portanto, até mesmo nos momentos mais críticos – como os anos 1980 –, o Japão e os Estados Unidos foram importantes para a Coreia do Sul no fornecimento, por exemplo, de tecnologias.

Essa parceria Coreia do Sul-Japão-Estados Unidos perpassa por todas as fases de desenvolvimento da economia coreana: nos anos 1960, na fase da industrialização leve; na década de 1970, com a industrialização pesada e química; nos anos 1980, quando a Coreia direciona sua industrialização para setores mais intensivos em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Em todas estas fases, ambos os países, Estados Unidos e Japão, foram importantes no fornecimento e na transferência de tecnologia, assim como na disponibilização de recursos financeiros para que a Coreia pudesse manter as elevadas taxas de investimento. Como afirma Canuto (1994), o que predomina na relação entre Coreia do Sul, Japão e Estados Unidos é a complementaridade; fator este essencial para colocar a Coreia em posição privilegiada nas relações políticas e comerciais com estas duas nações mais desenvolvidas. Diante da estratégia de transição da política de imitação para a imitação criativa, sem o suporte externo obtido pela Coreia, seria pouco provável que o país avançasse no espaço de tempo tão rápido como aconteceu.

Por sua vez, o papel do Estado dirigente foi essencial. Sua essencialidade faz-se presente no modelo de desenvolvimento adotado, pelo desenvolvimento industrial voltado para o comércio exterior, que exigiu grande habilidade na condução da política econômica. Um dos mecanismos de análise do papel do Estado dirigente na Coreia é por meio dos planos quinquenais.

O III Plano Quinquenal (1972-1976) – o qual tem como objetivo principal promover o avanço das indústrias pesada e química, aliado a um desenvolvimento integrado do território nacional, com equilíbrio regional e redução das diferenças entre áreas rurais e urbanas – é fundamental para o desenvolvimento e o fortalecimento da indústria automobilística. Segundo Kim (1997), o governo do então presidente da Coreia do Sul, Chung-hee Park, ao promover vigorosamente as indústrias pesada e química, encontra razões para justificar seus objetivos em meio a um cenário internacional desfavorável, visto que – logo após o anúncio do plano – a economia mundial se defronta com a crise do primeiro choque do preço do barril do petróleo, em 1973. Uma das primeiras razões é a necessidade de incentivar a indústria militar, com o intuito de fortalecer a defesa nacional, já que – no início dos anos 1970 – o então presidente dos Estados Unidos, Richard Nixon, anunciara que tiraria tropas militares americanas de muitas bases da Ásia, o que exigia por parte da Coreia do Sul, por exemplo, medidas para fortalecer sua indústria militar como mecanismo de defesa nacional. A segunda razão seria por razões políticas internas, uma vez que a eleição presidencial de 1971 exigia do governo Park medidas de estímulo à economia que atraíssem o apoio da população e do empresariado nacional ao governo.

Segundo Lee (2005b), o III Plano Quinquenal foi um sinal claro das autoridades sul-coreanas em reconhecer a necessidade de promover aumentos adicionais nas exportações e desenvolver sua indústria de defesa. A Coreia do Sul necessitava dar um *upgrading* na sua pauta exportadora a favor de bens de capital de alto valor agregado, de modo que a ideia principal do plano era completar o parque industrial da Coreia – dando ênfase agora às indústrias química e pesada – e, concomitantemente, promover maior equilíbrio no processo de desenvolvimento econômico do país.

Kim (2005a) afirma que o desenvolvimento da indústria automobilística foi fundamental para o ramo de equipamentos de transportes, que era um dos principais setores a serem desenvolvidos no III Plano Quinquenal. O autor afirma que a partir

de 1962, com o início dos planos quinquenais, o governo passou a apoiar de forma intensa a indústria automobilística por meio da promulgação da Lei de Promoção do Setor Automotivo (1962) e o Plano de Promoção da Indústria Automobilística a Longo Prazo.

Essas medidas concediam isenção tarifária às importações de peças e componentes, isenção de impostos para as montadoras e criava medidas de proteção no mercado interno com relação à importação de veículos estrangeiros. Após a crise de 1973, o governo coreano muda a política para que a indústria automotiva evoluísse de um sistema de montagem de automóveis estrangeiros para um sistema de desenvolvimento de modelos nacionais, com a internalização do desenvolvimento de toda a parte de peças, equipamentos e componentes, impulsionando assim o setor de equipamentos de transportes. O governo coreano, associado com o Ministério do Comércio e da Indústria, foram os principais responsáveis pelo desenvolvimento da indústria automobilística, propiciando o cenário para o surgimento de grandes empresas de automóveis coreanas como a Hyundai, Kia e Daewoo.

Durante o governo do presidente Park na Coreia do Sul, o VI Plano Quinquenal (1977-1981) é constatação que comprova o fato de que – nos momentos de cenários internos e externos desfavoráveis para a economia – a Coreia sempre enfrentou as adversidades com medidas de estímulo ao crescimento econômico e à transformação estrutural da economia. Após a primeira crise do preço do petróleo, esse país começou a identificar alguns problemas para sua economia, como o aumento no custo de combustível e matérias-primas, e até mesmo as dificuldades nas importações de bens de capital. Este cenário foi acompanhado por queda nos preços relativos das suas exportações de manufaturados, o que agravou seus termos de comércio e obrigou a Coreia a vender muito mais e ganhar apenas um pouco mais. Embora a necessidade de importações tivesse se mantido quase inalterada, as possibilidades de expansão das exportações foram artificialmente constringidas de várias maneiras. A mais óbvia e também mais ameaçadora foi o aumento do protecionismo nos mercados dos países desenvolvidos (Kim, 1991). Diante deste cenário, o governo decide implementar o IV Plano Quinquenal e dar prosseguimento ao processo de desenvolvimento econômico do país.

A estratégia do IV Plano Quinquenal,¹ na verdade, é extensão do alto padrão de crescimento aliado à transformação estrutural da economia, dando agora maior ênfase aos setores mais intensivos em tecnologia. Como nos planos anteriores, a meta de exportações continua sendo variável importante, como força motriz do alto crescimento econômico. O governo continua priorizando as indústrias pesadas e químicas – aliadas ao setor eletroeletrônico e a indústria automobilística –, na tentativa de dar ao país maior autossuficiência em indústria de bens intermediários e de bens de capital, para com isto diversificar a pauta exportadora e intensificá-la em bens de alto valor agregado com alta intensidade tecnológica.

A promoção da indústria de máquinas é especialmente enfatizada no IV Plano Quinquenal. A política de substituição de importações e promoção das exportações seria essencial para desenvolver a indústria de máquinas e equipamentos. Este desenvolvimento deveria ser apoiado por meio de uma série de incentivos relacionados ao capital estrangeiro e à indução de tecnologia, além da promoção da indústria nacional por intermédio de fundos de assistência. A substituição de importações, por exemplo, estava prevista para ser promovida por meio de maiores incentivos e estímulo para compra de máquinas produzidas internamente. No início de 1977, o governo estabeleceu o Comitê de Incentivo de Máquinas Locais, constituído pelos chefes de todos os ministérios relevantes e presidido pelo ministro do Economic Planning Board (EPB), para que houvesse empenho no avanço da produção interna de máquinas. As principais propostas do Comitê de Política apresentadas em março 1977 estabeleciam o princípio de localização em número crescente de subsetores de máquinas. As exportações seriam incentivadas por intermédio de créditos e aumento dos incentivos à exportação.

A expansão da indústria mais intensiva em tecnologia foi associada à criação de mais de vinte parques industriais ao redor dos grandes centros populacionais e portos. Estes parques foram classificados em grandes grupos, como zonas livres especiais de exportação, bem como parques industriais para produção local e exportação. Um grande número destes foi dividido em subsetores, tais como máquinas e equipamentos, eletrônicos, metais não ferrosos e petroquímicos. O propósito de construir parques industriais era reduzir o custo de investimento em infraestrutura e instalações. Assim, seria possível maximizar os efeitos de difusão de ligação e tecnologia, assim como reduzir a poluição ambiental nos centros metropolitanos.

1. Para uma maior análise de todos os objetivos e metas do VI Plano Quinquenal, ver o estudo do Banco Mundial (World Bank, 1977).

O final dos anos 1970 foi caracterizado por acontecimentos internos e externos que provocaram na Coreia do Sul uma maior discussão sobre a orientação da política econômica. Em 1980, esse país teve taxa negativa de crescimento; fato este que não acontecia desde o final da Guerra da Coreia. Associado a esta queda no crescimento, havia problemas políticos após a morte do presidente Park em 1979, aliados a dificuldades estruturais – tais como o excesso de capacidade em muitas indústrias, além da questão da inflação. Em resposta ao cenário desfavorável, ao assumir o poder em 1980, o novo governo do então presidente Chun Doo Hwan passa a defender a necessidade de reavaliação do papel do governo no desenvolvimento econômico, tendo-se em vista que, em sua visão, a ampla intervenção durante o avanço das indústrias pesada e química havia criado distorções nos mecanismos de mercado, de modo que seria necessário implementar uma nova política em direção à estabilidade econômica.

Para isso, seriam necessárias reformas liberalizantes no mercado financeiro e no comércio exterior, assim como a desvalorização do won, com o estabelecimento de estrutura de incentivos imparcial, que promovesse a concorrência no mercado doméstico e do exterior e impedisse o domínio das grandes empresas no mercado. A política industrial sul-coreana tomaria como premissa o fato de que a intervenção direta já não seria possível ou desejável, à luz da estrutura em mudança da economia industrial, e que maior confiança deveria ser colocada nas decisões do setor privado. O foco, portanto, da política de desenvolvimento econômico passa a ser sobre a liberalização do comércio, a liberalização financeira, a abertura de mercado, a promoção de pequenas e médias empresas, a implementação de legislação antitruste e uma maior abertura ao investimento estrangeiro direto. As políticas preferenciais para setores industriais específicos deveriam ser reduzidas, e realizar-se-iam mudanças estruturais para o desenvolvimento de mais indústrias mais intensivas em tecnologia (Lee, 2005a; Harvie e Lee, 2003; Koh, 2010).

Segundo Kim (2005), é importante considerar que – no final dos anos 1970 e início da década de 1980 – houve mudanças no ambiente econômico e nas políticas públicas na Coreia do Sul e no mundo, o que provocou transformações na orientação da política econômica, como afirma o autor:

O ambiente econômico da Coreia mudou, no entanto, significativamente na década de 1980 por várias razões. Em primeiro lugar, houve uma desaceleração geral da economia mundial na década de 1980, afetando principalmente as economias voltadas para o mercado externo, como a da Coreia. Em segundo lugar, devido a crescentes desequilíbrios no comércio internacional, os

países da América do Norte e da Europa adotaram políticas protecionistas, tornando cada vez mais difícil para a Coreia manter o ritmo de exportações nos ramos industriais que, anteriormente, haviam liderado a estratégia orientada para exportação. Em terceiro lugar, a Coreia perderia competitividade nos ramos industriais intensivos e, mão de obra e de baixos salários, uma vez que seus salários reais aumentaram a uma taxa média de crescimento anual de 5,8%, na década de 1960, e de 7,5%, na década de 1970. Concomitantemente, outros países em desenvolvimento, com índices de aumento salarial muito mais baixos, foram rapidamente se equiparando à Coreia nesses ramos industriais. Em quarto lugar, os países desenvolvidos, particularmente o Japão, tornaram-se cada vez mais relutantes em transferir tecnologias para a Coreia, uma vez que esta tentava estabelecer-se em ramos industriais que eles dominavam. Em quinto lugar, a Coreia foi forçada a mudar suas leis de propriedade intelectual e de patentes, passando a impedir a engenharia reversa de produtos estrangeiros.

Diante de um cenário cada vez mais desfavorável na década de 1980, o governo coreano partiu para uma grande reforma política. Essa reforma tentou reduzir a intervenção governamental e introduzir mecanismos de mercado e, além disso, promover uma mudança estrutural voltada para o desenvolvimento de ramos industriais mais baseados em tecnologia. A reforma política incluía, entre outras medidas, a introdução de uma legislação antitruste, a liberalização das exportações e importações, a liberalização financeira, a promoção das empresas de pequeno e médio porte, a liberalização dos investimentos estrangeiros e a mudança de ênfase para atividades voltadas para a inovação (Kim, 2005a, p. 62-63).

Essas reformas estão associadas à nova fase da economia sul-coreana, que foi marcada pela implementação do V Plano Quinquenal (1982-1986), o qual tinha como objetivos básicos a estabilidade da economia, o aumento da competitividade no comércio internacional, a obtenção de *superavit* comercial, a criação de emprego e a elevação da renda, bem como o desenvolvimento com maior equilíbrio entre classes. Para Kim (1997), o novo plano estava associado a novas prioridades dadas pela política industrial, que colocavam como meta dois principais objetivos: o fomento de maior bem-estar social e as políticas de promoção para o comércio exterior. Neste sentido, afirma o autor, ao inserir como questão central o bem-estar social nos anos 1980, o Plano Quinquenal tornou-se o Plano de Desenvolvimento Social.

Entre as principais medidas adotadas durante os anos 1980 com o V Plano Quinquenal, está a política direcionada para a organização industrial com a legislação antitruste e de comércio equitativo, que visava mudar a política de promoção dos *chaebols* adotada nas décadas de 1960 e 1970, a qual gerou crescente poder econômico destas empresas, dando margem a abusos monopolistas, como a geração de escassez, o

aumento excessivo nos preços e a prática de *dumping* no mercado interno. Para tentar corrigir esta distorção, o governo implementou a Lei do Comércio Equitativo – aliada à legislação antitruste –, que proibia as práticas desleais de cartel e investimentos mútuos entre empresas filiadas aos *chaebols*, estabelecimentos com limite para os investimentos, créditos para os grandes *chaebols* e restrições à integração vertical e horizontal, o que obrigou os trinta maiores *chaebols* a reestruturar seus amplos negócios em torno de, no máximo, três ramos principais.

As reformas nos anos 1980 foram direcionadas para várias dimensões, como a regulação da organização industrial, na tentativa de controlar os *chaebols* e as reformas no sistema financeiro, com relação ao comércio exterior.

No tocante à política de estrutura de propriedade, o governo adotou medidas de liberalização ao retirar a maioria dos incentivos para o comércio exterior e adotar política completamente diferente do sistema de metas de exportação que prevaleceu nos anos 1960 e 1970. Em 1983, foi criado o Comitê de Reforma Tributária, que elaborou um programa dividido em fases de implementação para as medidas de liberalização de importação. Isenções tarifárias também foram abolidas para indústrias estratégicas em 1984. Ainda naquele ano, o governo sul-coreano implementou o Advance Notice of Tariff Reduction, cujo objetivo era preparar as empresas para o processo de redução da política protecionista e de isenções, oferecendo assim ambiente propício para que as empresas se adequassem às novas condições de política externa ao longo dos próximos onze anos. Naquele ano, foi promulgada a Lei da Reforma Tarifária, cujo objetivo era introduzir de forma gradual uma redução geral dos impostos sobre os produtos importados, além de também eliminar as barreiras não tarifárias, como a demora na liberação alfandegária e a fiscalização das compras de carros estrangeiros (Kim, 2005a).

Além da política de redução de tarifas, em 1987, o governo coreano aprovou o External Trade Act (Lei de Comércio Externo), que tinha a finalidade de ampliar mais ainda a redução dos apoios diretos dados à exportação pelo governo. Adotou também medidas para incentivar o investimento direto estrangeiro que havia sido muito restrito nos anos 1970, preparando planos para atraí-lo. Entre as medidas de redução dos subsídios e dos incentivos, o governo adotou, em 1985, a Tax Reduction and Exemption Regulation Act (Trera), cujo intuito era ampliar a diminuição de impostos e isenções, ao abolir as leis de promoção de indústrias individuais e introduzir o Manufacturing Development Act (MDA). Com a Trera, o governo

passou a proporcionar benefícios fiscais apenas para as empresas que passassem pelo processo de racionalização. Esta identificava basicamente empresas que solucionassem seus problemas de insolvência. O MDA permitiu ao governo regular a entrada no mercado e investimento em setores industriais racionalizados para evitar o excesso de capacidade de produção. A política de racionalização começou em setores relacionados ao ramo de bens de capital, como o automobilístico, os de máquinas para construção, motor a diesel, equipamentos elétricos, entre outros (Koh, 2010; Lee *et al.*, 2010).

As consequências dessas medidas podem ser auferidas por meio da taxa de liberalização das importações, como mostra Moreira (1994), o qual afirma que a taxa de liberalização de importações saiu de 80,4%, em 1983, para 87,7%, em 1985, e 95,4%, em 1988. As barreiras tarifárias reduziram-se de 23,7%, em 1983, para 20,6%, em 1984, e 16,9%, em 1988. As barreiras não tarifárias também foram reduzidas ao longo dos anos 1980. Muitas das medidas da reforma da política de comércio exterior foram adotadas durante os anos 1980, em grande parte, em resposta à pressão dos Estados Unidos. As disputas bilaterais entre esse país e a Coreia do Sul sempre foram centradas nas políticas macroeconômicas sul-coreanas, especialmente, em relação à taxa de câmbio dólar-won e ao *superavit* comercial crescente da Coreia do Sul com os Estados Unidos.² A política de dedução tarifária sobre produtos importados para os setores considerados estratégicos pelo III Plano Quinquenal foi alterada e agora limita a dedução em torno de 55% a 65%, o que aumenta a restrição dos produtos que seriam beneficiados.

Em relação às exportações, como o objetivo era reduzir os subsídios para alinhar-se com a política de redução da proteção, houve diminuição dos subsídios dados pelo governo para as exportações. Com isso, estes subsídios, que eram oferecidos para os exportadores por cada dólar, saíram de 2.2, em 1973, para 0.4, em 1982. Somada a isto, a taxa de juros real geral sobre os empréstimos saiu de 0,2%, em 1979, para 9,1%, em 1985; e a taxa de juros real para os exportadores passou de -5,4%, em 1981, para 9,1%, em 1985.

As medidas de liberalização não significam que o governo da Coreia do Sul adotou política econômica completamente voltada para o livre mercado; pelo contrário, houve ainda a continuidade de muitas medidas para promover tanto o comércio exterior, como os novos setores considerados estratégicos. Na verdade, é importante ter em conta que –

2. Para maior detalhamento das políticas nos anos 1980, ver Lee (2005b), Harvie e Lee (2003) e Kim (2005a).

até mesmo com as medidas de caráter mais liberais nos anos 1980 – o Estado continuou a fazer intervenções no mercado para estimular o crescimento econômico por meio das exportações, com o governo sul-coreano adotando ainda sistema de política de controle de importações setorial – ou seja, a liberalização das importações ocorreu em setores essenciais para o desenvolvimento da estratégia de indústria de exportação, com o governo sempre exercendo papel ativo na promoção do desenvolvimento tecnológico, por meio dos estímulos implementados para a promoção da indústria de bens de capital – como a criação de institutos de pesquisa e tecnologia, além dos empréstimos de longo prazo com taxas de juros reduzidas e concessões fiscais para as empresas do ramo de bens de capital desenvolverem P&D (Kim, 1991; Moreira, 1994).

Collins e Park (1989) argumentam que – entre os anos 1960 e 1970 – há transição de ênfase de uma política de substituição de importações para uma de promoção das exportações, mas em ambos os momentos prevaleceu estratégia de política industrial de seleção de setores estratégicos, com a concessão de benefícios fiscais e subsídios, além de política de crédito preferencial. Os autores argumentam que, ainda que a economia coreana implementasse medidas liberalizantes nos anos 1980, ainda tiveram continuidade medidas como a de política de restrição às importações. Além do mais, até mesmo com a reforma no sistema financeiro nos anos 1980, o sistema bancário – incluído o Banco da Coreia – permaneceu sendo monitorado pelo Ministério das Finanças, deixando clara a centralização da condução da política macroeconômica. O governo continuou a exercer influência na condução do mercado financeiro, no sentido de promover os objetivos do crescimento. Diante disto – como os autores afirmam –, apesar de ter havido medidas de liberalização nos últimos anos, tais medidas ficaram mais no discurso, pois há ainda forte intervenção do governo como a alocação do crédito e o monitoramento da *performance* econômica; fatos estes que se evidenciam quando se observa a capacidade da Coreia de recuperar-se de crises.

O governo passa a apoiar ramos industriais mais intensivos em tecnologia – como os da tecnologia da informação e a indústria aeronáutica –, mas esta nova fase de apoio do governo tem sido mais limitada que a adotada nos anos 1960 e 1970, e que foca agora sua atenção nos setores propulsores da inovação.

É importante considerar que, no início dos anos 1980, a política de promoção de indústrias estratégicas com crédito preferencial e tratamento fiscal diferenciado deu lugar a um apoio mais indireto e funcional. O número de indústrias classificadas como

estratégicas diminuiu, e as medidas adotadas para o tratamento fiscal preferencial mudou de formas diretas – como as deduções fiscais ou isenções fiscais – para as formas indiretas – como o subsídio de reservas isentas de impostos para despesas no desenvolvimento de tecnologia. Taxas de juros preferenciais, que anteriormente eram aplicáveis a setores estratégicos ou exportadores, foram sendo reduzidas ao longo do tempo. Sem bonificação de juros de forma explícita para todos os empréstimos, a política de empréstimos com taxas de juros preferenciais foi reduzida.

Dado, no entanto, que o racionamento de crédito até então era a principal forma de alocação de recursos financeiros, o acesso a empréstimos bancários ainda carregava inerentes benefícios preferenciais. De maneira diversa do que aconteceu nos anos 1970, com o Estado intervencionista adotando medidas para promover a industrialização pesada e química, o governo coreano nos anos 1980 assumiu papel mais facilitador para a modernização tecnológica. Com o tempo, o setor privado assumiu gradualmente participação muito maior no país no desenvolvimento de P&D, com a estratégia de imitação criativa que passa a predominar nos anos 1980; fato que representava resposta ao aumento da concorrência internacional e, também, a um ambiente político que cada vez mais dava maior apoio às empresas privadas no desenvolvimento de atividades de P&D (Kim, 2005b; Harvie e Lee, 2003).

Segundo Kim e Koh (2010), no final dos anos 1970, dois problemas começaram a emergir na indústria coreana: queda na rentabilidade e excesso de capacidade de produção, em decorrência da forte expansão das indústrias pesada e química. Em resposta, o governo definiu um plano de coordenação de investimentos como parte do Programa de Estabilização Econômica e implementou o plano em dois momentos, em 1980. O primeiro momento (20 de agosto de 1980) tinha como meta atingir setores como os de gerador de energia, máquinas de automóvel e construção, enquanto no segundo momento (7 de outubro de 1980) o objetivo foi alcançar os setores relacionados a máquinas elétricas pesadas, eletrônica, motores a diesel e fundição de cobre. Nestas indústrias, a ideia era executar um plano de coordenação de investimentos para a fusão das empresas, com o intuito de reduzir a capacidade excessiva de produção, além de garantir poder de monopólio, se houvesse concorrência excessiva. Além da coordenação de investimento, uma série de programas de reestruturação industrial foi realizada na década de 1980, para ajudar a setores superar as dificuldades. A indústria naval, por exemplo, sofreu várias rodadas de reestruturação (dezembro de 1983, maio

de 1984, julho de 1985 e dezembro de 1985), quando muitas companhias de navegação foram fundidas com a ajuda de benefícios fiscais e apoio financeiro do governo. A reestruturação da indústria da construção no exterior começou em 1984 e ganhou velocidade em 1986. A reestruturação industrial teve sua base legal na Lei de Regulação de Isenção e Redução de Impostos e na Lei de Desenvolvimento Industrial. Estas leis permitiram que o governo designasse os setores industriais que seriam reestruturados por meio de diversos benefícios fiscais – como isenção de impostos sobre ganhos de capital – e apoio financeiro, além de regular a entrada no mercado e o investimento.

O período de racionalização foi previamente especificado para cada indústria. Nove indústrias foram racionalizadas depois de 1985: a de automóvel (1986-1989), a de máquinas de construção (1986-1988), a de motor a diesel para navios (1986-1989), a de máquinas elétricas pesadas (1986-1989), a de metal de liga (1986-1989), a têxtil (1986-1997) e a de fertilizantes (1987-1989). Em alguns casos, bloqueou a entrada de novos concorrentes e setores-chave industriais ficaram sob o domínio de algumas empresas. Os autores afirmam que este processo representou outro exemplo de intervenção do governo, assim como ocorreu nos anos 1970, com a política de promoção das indústrias pesada e química. Outro ponto importante é que – com o processo de racionalização – todo excesso de capacidade de produção foi destinado para as exportações, como mecanismos de expandir a participação da Coreia do Sul no mercado internacional.

Como parte da política de organização industrial, é importante considerar que os *chaebols* foram e permaneceram de vital importância para o desenvolvimento de indústrias intensivas em tecnologia na Coreia do Sul. Em contraste com uma série de outros países da região, a Coreia fez relativamente pouco uso do investimento estrangeiro direto como uma fonte de transferência de tecnologia durante os anos 1960 e 1970 em decorrência da sua política de estrutura de propriedade. Em vez disso, confiaram mais pesadamente em empréstimos externos, licenciamento de tecnologia e na importação de bens de capital como estratégia de absorção de conhecimento tecnológico via imitação por engenharia reversa. De fato, as importações de bens de capital e a transferência de novas tecnologias estrangeiras incorporadas neles, ultrapassaram em muito outros meios de transferência de tecnologia. O tamanho do investimento estrangeiro direto e sua proporção de endividamento externo total foram significativamente menores na Coreia do que em outras economias de industrialização recente. Entretanto, nos anos 1980, a Coreia flexibilizou as regulamentações e restrições sobre os investimentos estrangeiros diretos como um

meio de atualização de sua tecnologia. Na verdade, a política mais aberta do governo para o IDE teve como objetivo induzir a transferência de novas tecnologias mais sofisticadas e promover a concorrência no mercado para as empresas nacionais intensificarem suas atividades de inovação, como parte da nova estratégia de absorção de conhecimento tecnológico, por meio da imitação criativa intensiva em P&D (Kim, 1991).

É relevante considerar que, em torno do debate sobre o desenvolvimento industrial coreano, na literatura sobre o processo de internalização da tecnologia na Coreia do Sul predomina a ideia de que o país adotou modelo de imitação³ associado à engenharia reversa nos anos 1960 e 1970. Na década de 1980, a Coreia transita para modelo de imitação criativa,⁴ com atividades de P&D; fato este que irá intensificar-se a partir dos anos 1990.

Segundo Kim (2005b), para que a Coreia do Sul pudesse criar as condições necessárias para seu fortalecimento em setores mais intensivos em tecnologia – por meio das estratégias de imitação via engenharia reversa, no primeiro momento, e de imitação criativa intensiva em atividades de P&D, no segundo –, foi necessária a construção de aptidão e aprendizado tecnológico.⁵ Esta ocorreu ao longo do próprio desenvolvimento sul-coreano, com várias forças propulsoras.

3. Segundo Kim (2005a), a imitação é atividade de cópias ou clonagens de produtos originais, considerados legais, que não envolve violação de patentes e não é pirataria de propriedade intelectual. Na ausência de patentes, foram criados direitos autorais e marcas registradas que protegem os produtos originais, quando estas expiram. Estes produtos são comercializados com suas próprias marcas pelas empresas que adotam a imitação a um preço mais baixo. Esta não exige investimento especializado em pesquisa e desenvolvimento (P&D), apenas baixo nível de aprendizagem, tendo-se em vista que não é necessário gerar novos conhecimentos. A imitação pode tratar-se de nova combinação de elementos tecnológicos altamente padronizados, que pode ser aplicada pela engenharia reversa. Esta consiste em atividade que trabalha com um produto existente, ao identificar seu funcionamento, o que este faz exatamente e como se comporta em todas as circunstâncias. A engenharia reversa é adotada quando se deseja trocar, modificar, uma peça por outra, com as mesmas características, ou entender como esta funciona e não se tem acesso à sua documentação. A imitação pode ser implementada a partir de política de assistência técnica oferecida pela empresa pioneira, mas para isto é necessário que o país que a adota tenha infraestrutura básica para absorver todo o conhecimento específico para depois este ser aplicado às necessidades específicas do mercado. A imitação não oferece ao imitador vantagem competitiva sustentável em termos de tecnologia, mas apenas nos preços, se os custos de produção do imitador forem mais baixos que os custos de produção do criador do produto. Este tipo de estratégia pode ser adotada nos momentos iniciais do processo de industrialização, quando o país está criando a infraestrutura básica para o *catching-up* em sua economia.

4. Kim (2005a) afirma que a imitação criativa está associada a cópias de projetos, adaptações criativas, saltos tecnológicos e adaptações. As cópias de *designs* imitam o estilo dos produtos líderes de mercado, mas levam sua própria marca e têm especificações exclusivas. As adaptações criativas são inovadoras, no sentido de fazer melhorias criativas e salto tecnológico, quando o imitador supera o criador do produto. As imitações criativas visam à geração de cópias dos produtos, mas com novas características de desempenho, e envolvem assim não apenas parcerias de transferência de tecnologia, mas também aprendizado específico, por meio de grandes investimentos em atividades de P&D para criar imitações, cujo desempenho pode superar o do produto original. A imitação criativa é estratégia de internalização de tecnologia no momento em que o país logra estágio mais maduro no seu processo de industrialização, principalmente quando tem instituições dedicadas à ciência e tecnologia (C&T) e à P&D.

5. Segundo Kim (2005a), aptidão tecnológica significa a capacidade de fazer uso efetivo do conhecimento tecnológico nas tentativas de assimilar, utilizar, adaptar e mudar tecnologias vigentes. Também inclui a criação de novas tecnologias e o desenvolvimento de outros produtos e processos, em resposta às mudanças do ambiente econômico.

- 1) A Guerra da Coreia que – embora tenha destruído o país – criou condições propícias para a retomada do desenvolvimento econômico, ao promover uma profunda transformação da antiga sociedade rígida, em uma sociedade mais flexível e menos classista.
- 2) O governo forte que dirigiu o desenvolvimento industrial, ao fornecer os meios necessários para que as empresas selecionadas funcionassem como motores da expansão e do aprofundamento do parque industrial.
- 3) A presença dos grandes *chaebols*, que foram responsáveis pelo processo de aquisição de capacidade tecnológica, ao direcionarem sua produção diversificada para o mercado externo e darem grande visibilidade à Coreia do Sul.
- 4) A formação de amplo capital humano, pela força de trabalho disciplinada e qualificada.
- 5) A estratégia de industrialização voltada para as exportações, o que pressionava as empresas a constantemente intensificar o processo de aprendizado tecnológico, para serem competitivas nos mercados interno e externo.

A articulação entre esses acontecimentos foi fundamental para que a Coreia do Sul construísse sua aptidão tecnológica, tivesse condições de implementar como mecanismo de absorção de conhecimento tecnológico a estratégia de imitação via engenharia reversa e, depois, migrasse para a imitação criativa intensiva em P&D.

A Coreia foi capaz de criar uma infraestrutura que possibilitou ao país trilhar uma trajetória tecnológica de um país de industrialização tardia, iniciando seu processo de absorção de conhecimento tecnológico pela imitação por engenharia reversa e depois por imitação criativa intensiva em P&D. Para isso, a trajetória de desenvolvimento coreano foi essencial. Primeiramente, ao adotar uma estratégia de industrialização *export-driven industrialization*, o governo obrigou as empresas nacionais, como condição de sua sobrevivência, a intensificarem seus investimentos em setores mais intensivos em tecnologia, assim como implementar técnicas de produção que promovessem economia de escala, para que essas empresas tivessem condições mais competitivas de concorrerem em um mercado mundial cada vez mais competitivo. Em segundo lugar, o governo exerceu um impacto substancial no processo de aprendizado tecnológico pela implementação de medidas diretas e indiretas para a promoção do avanço industrial, do comércio e do desenvolvimento da ciência e tecnologia. Em terceiro, a estrutura e a qualidade do sistema educacional coreano ofertando mão de obra qualificada e disciplinada foi essencial para fomentar a acumulação de capacidade tecnológica empresarial. Por último, ambiente sociocultural, abrangendo as normas e os valores da sociedade, como o respeito a hierarquia e a disciplina no trabalho, promoveram um ambiente de formação ética do trabalho que influenciou a mentalidade e o comportamento das pessoas nas empresas.

A compreensão dessa estratégia de transição do modelo de imitação via engenharia reversa para o modelo de imitação criativa intensiva em P&D da Coreia do Sul passa pelo entendimento da relação entre os fatores discutidos anteriormente: o cenário externo favorável, o papel do Estado e sua relação com os grandes grupos industriais sul-coreanos, os *chaebols*, de que a indústria automobilística faz parte. Sem esta conexão entre estes elementos, pode-se afirmar que dificilmente a Coreia teria logrado o estágio tecnológico que alcançou.

O projeto estatal-industrialista sul-coreano torna o papel do Estado fundamental no processo de absorção e internalização de tecnologia em duas dimensões: a política de promoção das exportações e a construção de toda uma infraestrutura para o desenvolvimento da ciência e tecnologia (C&T) e da P&D.

A política de promoção das exportações era um dos principais mecanismos para gerar as elevadas taxas de crescimento econômico. Para isso acontecer, o país não poderia se limitar a exportar produtos de baixo valor agregado, pelo contrário, seria necessária uma inserção externa com produtos de alto valor agregado e intensivos em tecnologia os quais apresentavam tendência de ganho de *market-share* na economia mundial. Para isto, era importante a implementação de aparato de política econômica que incentivasse as empresas a inserirem-se no comércio exterior. A partir desta constatação, o governo coreano implementa amplo leque de política de incentivos, subsídios e expansão de crédito, assim como política de proteção ao mercado interno que pudesse impedir a concorrência com os produtos coreanos, o que prejudicaria os ramos estratégicos da economia nacional.

Além do mais, o governo adotou política de metas de exportações e punições para as empresas selecionadas como estratégicas no modelo exportador de crescimento e, concomitantemente, influenciou e incentivou a diversificação em diversos ramos. Este conjunto de medidas de política econômica adotada pelo Estado-industrialista vai ser fundamental para estimular os *chaebols* a assumirem como questão de interesse nacional alcançar as metas estabelecidas nos planos quinquenais. Logo, estabelece-se, assim, relação de compromisso entre o Estado e os *chaebols* para o grande *catching-up* na economia, com estas grandes empresas assumindo papel importante no processo de aquisição de tecnologia.

A construção da infraestrutura para o desenvolvimento da C&T e da P&D tem como alicerce o investimento na educação. A estratégia de internalizar e absorver tecnologia pela importação de bens de capital, por exemplo, não seria possível sem a formação de infraestrutura que absorvesse todo o conhecimento tecnológico necessário para realizar o processo de imitação e, depois, de imitação criativa, fortalecendo assim o ramo de bens de capital, que é um dos mais intensivos em tecnologia. Neste sentido, o avanço na educação começou a ganhar prioridade quando a Coreia do Sul ficou sob o domínio americano. A educação torna-se prioridade e ganha mais espaço ao longo de todo o período de implantação dos planos quinquenais. A criação de institutos de pesquisa e a expansão do ensino superior foram duas das principais características deste processo.

Em 1966, por exemplo, foi criado o Instituto de Ciência e Tecnologia da Coreia (ICTC), para apoiar e dar suporte ao aprendizado tecnológico nos diversos ramos industriais; nesse ano, criaram-se centros de pós-graduação para as ciências aplicadas e a engenharia, como o Instituto Avançado de Ciência da Coreia, com a oferta de cursos de mestrado e doutorado, dando vários incentivos para os estudantes altamente qualificados; criaram-se também os centros de pesquisas científicas (CPCs) e os centros de pesquisas em engenharia (CPEs), que foram instalados dentro das universidades para estimular e fomentar as atividades de P&D. Estes institutos estavam estrategicamente atrelados aos Ministério da Educação e ao Ministério da Ciência e Tecnologia para que a promoção de P&D ocorresse de forma mais rápida e intensa (Lee, 2005a).

A aliança Estado-*chaebols* colocou essas empresas em posição privilegiada no recrutamento de mão de obra com elevado nível de qualificação e recursos organizacionais e tecnológicos suficientes para identificar, negociar, financiar, absorver e aperfeiçoar as transferências de tecnologias estrangeiras. Estas empresas exerceram papel essencial na expansão da indústria leve e das indústrias pesadas e químicas, bem como na ampliação e na intensificação das atividades intensivas em P&D durante os anos 1980 – ou seja, em todas as fases de industrialização da Coreia do Sul, os *chaebols* foram atores essenciais (Lee, 2005a; Kim, 1997; 2005a).

O desempenho dos *chaebols* na internalização e na absorção de tecnologia fica constatado quando é analisado a expansão do ramo de bens de capital no país. Segundo Lee (2005a), os *chaebols* lideraram o processo de aprendizado através da aquisição de bens de capital estrangeiro para, posteriormente, produzir internamente, com o intuito

de atender às demandas crescentes de aquisições por encomendas de máquinas locais e à fabricação direta de bens de capital para satisfazer as necessidades internas. Com isso, se, ao final dos anos 1970, o índice de autossuficiência permaneceu em torno de 30% a 40%, deixando nítido que as empresas locais ainda não estavam aptas a produzir bens de capital avançados para dar conta do mercado interno, na década de 1980, o índice de autossuficiência chega a 60%, o que mostra que os *chaebols* corroboraram de forma crucial para a internalização da tecnologia; fato este que fica em evidência na estrutura produtiva, nas exportações e na expansão da aptidão tecnológica do país.

O resultado dessa estratégia foi o crescimento do conteúdo local de 21%, em 1966, para mais de 60%, em 1972, e para 92%, em 1981, transformando assim a operação de montagem baseada em peças e componentes nacionais (Kim, 2005a).

A presença do governo da Coreia do Sul fazendo intervenções no processo de desenvolvimento da indústria automobilística foi fundamental, pois – além de medidas de incentivos, subsídios e proteção à indústria local – o governo também centralizou a política de desenvolvimento de modelos sul-coreanos, com o próprio presidente, juntamente com o Ministério do Comércio e da Indústria, sendo os responsáveis pela coordenação e pela implementação do projeto de nacionalização da produção. Em 1973, com o III Plano Quinquenal, o governo formulou o Plano de Promoção da Indústria Automobilística em longo prazo e exigiu das três principais fabricantes de automóveis coreanos (Hyundai, Kia Motors e Daewoo) que apresentassem – de forma minuciosa – o projeto de desenvolvimento dos seus modelos nacionais. Estes projetos foram rigorosamente supervisionados pelo governo para que as empresas selecionadas cumprissem suas metas e, assim, pudessem continuar a usufruir dos benefícios dados pelo governo (Kim, 2005a).

No Plano de Promoção da Indústria, o objetivo era valorizar os modelos nacionais e fomentar o ramo de automóveis, ao substituir as importações e expandir as exportações. Para isto, o governo adotou medidas como o protecionismo do mercado interno – que impediu a entrada de novos fabricantes – e a importação de peças e componentes estrangeiros que tivessem similares nacionais. Além do mais, foi dada expressiva redução de impostos sobre os automóveis nacionais, financiamento preferencial, concessões fiscais e, por fim, um decreto administrativo que garantia ao modelo nacional maior participação no mercado. A Hyundai, maior empresa do ramo durante os anos 1970

e 1980, é o melhor exemplo do sucesso da expansão da indústria automobilística da Coreia do Sul. A participação desta empresa no mercado nacional de automóveis de passeio saiu de 19,2%, em 1970, para 73,9%, em 1979. A empresa exportou 62.592 automóveis para Europa, Oriente Médio e Ásia, o que representou 67% do total de automóveis exportados no período 1976-1980 (Kim, 2005a).

Assim como nos anos 1970, as indústrias automobilística, eletrônica e de semicondutores serão fundamentais para a expansão da produção e das exportações de produtos relacionados ao ramo de bens de capital. A indústria automobilística – após a forte expansão dos anos 1970 – passou por momento delicado nos anos 1980, mas logo apresentou recuperação, pois, com a crise do petróleo em 1979, esta indústria sofreu fortemente, porque o preço da gasolina se elevou com as vendas de automóveis, apresentando queda vertiginosa tanto no mercado interno, como também no mercado externo, o que explica a queda da participação do setor no valor total das exportações. O que chama atenção durante os anos 1980 é que – até mesmo com a queda de equipamentos de transporte no valor total das exportações – o declínio da participação das importações está associado à nova estratégia de absorção de tecnologia, pois, se nos anos 1970 a estratégia de nacionalização e substituição de importações era por meio da imitação por engenharia reversa, com o intuito de assimilar as tecnologias importadas, no menor espaço de tempo possível, nos anos 1980 a estratégia transitou para o modelo de imitação criativa, o que reduziu, assim, mais ainda a dependência de importações (Kim, 2005a).

As empresas do setor de equipamento de transporte, com o intuito de impulsionar a imitação criativa, criaram institutos de P&D para desenvolver projetos atualizados e redesenhos nacionais. O melhor exemplo desta estratégia é a Hyundai, pois esta empresa – com o intuito de impulsionar a inovação – criou, em 1984, o Instituto Avançado de Tecnologia e Pesquisa – para desenvolver seus próprios motores e sistemas de transmissão –, bem como o Centro de P&D para Automóveis de Passeio e o Centro de P&D em Automóveis Comerciais – para o desenvolvimento de ônibus, caminhões e veículos utilitários. Esta política das empresas automobilísticas segue os objetivos propostos no V Plano Quinquenal, o qual tinha como uma das metas principais fomentar a produção mais intensiva em P&D. Mais uma vez, o caso da Hyundai – maior empresa do ramo durante os anos 1970 e 1980 – exemplifica o sucesso da expansão da indústria automobilística da Coreia do Sul. A participação da Hyundai no mercado nacional de automóveis de passeio saiu de 19,2%, em 1970, para 73,9%, em 1979.

A empresa exportou 62.592 automóveis para Europa, Oriente Médio e Ásia – o que representou 67% do total de automóveis exportados no período 1976-1980 – e foi responsável por 97% do total dos automóveis de passeio sul-coreanos exportados entre 1983 e 1986 (Kim, 2005a).

Os anos 1990 e 2000 serão de continuidade do processo de abertura da economia coreana, assim como a implementação de novas estratégias de desenvolvimento da indústria automobilística. Segundo Lee (1997) – após intensas negociações comerciais com os Estados Unidos –, em 1995, o governo coreano ampliou o mercado interno para a entrada de importações de automóveis, assim como de produtos automotivos. Para o autor, as alíquotas de importação e taxa de imposto sobre a aquisição de carros importados foram substancialmente reduzidos e os fabricantes estrangeiros passaram a ter maior liberdade em construir estratégias de inserção no mercado coreano. As tarifas sobre carros importados na Coreia eram 60%, em 1986, quando o governo autorizou a importação de carros estrangeiros pela primeira vez. Depois de sucessivas reduções, as tarifas de importações ficaram em torno de 8%, o que é um nível ainda mais baixo do que na União Europeia e outros principais países em desenvolvimento com tarifas muito mais pesadas começando em 20% no México e chegando a 100%-120% na China.

Segundo Salas-Porras e López-Aymes (2013), quando a Coreia tornou-se um membro da OCDE, em 1996, houve processo de redução das barreiras ao comércio; fato este que se intensificou com a crise financeira de 1997, o que levou o governo a adotar mais medidas de abertura, inclusive facilitando a entrada do investimento direto estrangeiro no país. O governo passou a adotar política cambial com mais flexibilidade do câmbio, o que provocou uma ligeira apreciação, facilitando mais as importações, assim como o fluxo de IDE. Em 2003, a lei de comércio exterior foi reformada, não só reduzindo e eliminando as restrições, mas também fornecendo suporte positivo para o investimento direto estrangeiro. Incentivos como o apoio financeiro, isenção em impostos pagos no exterior, serviços de fornecimento de informações, ajuda administrativa e atenção especial às pequenas e médias empresas que desejam investir no exterior. Com isso, o IDE total para a Coreia saiu US\$ 5,2 bilhões, em 2000, para US \$ 22,9 bilhões, em 2008. No entanto, durante os dois anos seguintes, o IDE caiu devido à crise financeira mundial. Considerando-se a região asiática, a Coreia é um dos principais destinos do IDE, com aproximadamente 50% deste investimento direcionado para a Coreia, em 2005; a partir de 2008, com a crise, a participação do país teve queda de 32,7%, em 2009, e 46,3%, em 2010.

Segundo Lee (1997) – no início dos anos 1990 –, há sinais de queda de vendas de veículos comerciais, assim como do comércio exterior. Até mesmo se considerando um arrefecimento do mercado de automóveis, o que se observou foi um aumento nos investimentos e na capacidade instalada da indústria automobilística; fato este que irá ser um agravante para o setor em 1997.

Segundo Ravenhill (2001) – na véspera da crise –, a Coreia do Sul tornou-se o quarto maior produtor mundial de automóveis, tendo ultrapassado gigantes europeus, como a França e o Reino Unido. Este rápido crescimento da produção foi gerado por empresas de capital nacional (os *chaebols*) e pode ser considerado conquista significativa, dadas as barreiras à entrada em indústria caracterizada por economias de escala e pela rápida evolução das tecnologias de produtos e processos. Para o autor, a Coreia – sendo considerada economia de industrialização tardia – alcançou no final dos anos 1980 patamar de grande exportadora de automóveis, com cerca da metade da produção nacional total destinada aos mercados de exportação, sendo que as exportações de automóveis desse país, em sua grande parte, foi de automóveis com sua própria marca – como Hyundai, Daweeo e Kia. Entranto, este crescimento do setor esteve associado a uma rápida expansão da capacidade de produção no início dos anos 1990, criando assim enormes problemas estruturais para as montadoras sul-coreanas.

O investimento para a expansão da capacidade de produção esteve associado a um excessivo endividamento por parte das empresas automobilísticas. Ao terem acesso fácil ao crédito, houve crescimento excessivo do endividamento por parte das empresas. Para citar um exemplo extremo: no final de 1996, a Ssangyong Motors, uma empresa especializada principalmente em veículos de quatro rodas motrizes, tinha dívida em relação ao patrimônio em torno de 10,496%.

Para Ravenhill (2001), a crise que atingiu a economia coreana no período 1997-1998, no entanto, foi mais que apenas uma crise financeira, foi sistêmica de estratégia de desenvolvimento que tinha incentivado as empresas a confiar excessivamente em empréstimos bancários, com o objetivo de diversificar fora do núcleo de suas áreas de competência, o que fez com que as empresas buscassem quotas de mercados em vez de lucratividade. Quando surge a dificuldade de especialização em setores em que a capacidade excedente mundial estava crescendo, houve dificuldades para as empresas sul-coreanas entrarem em mercados de economias industrializadas.

Esta dificuldade de inserção externa em novos mercados resultou em queda no comércio externo da Coreia do Sul, associada a uma queda do mercado interno e ao endividamento excessivo das empresas, o que resultou em crise de rentabilidade das empresas sul-coreanas que foram afetadas severamente na década de 1990, agravada com a crise de 1997.

Como as condições econômicas se deterioraram e o serviço da dívida se tornou impossível, primeiro a Kia Motors e, em seguida, a Ssangyong e a terceira maior *chaebol* sul-coreana, a Daewoo, procuraram proteção de credores. A Samsung Motors fez parceria com a francesa Renault (Grupo Renault Samsung) e a Daewoo comprou a Ssangyong, posteriormente adquirida pela American General Motors (GM) – cuja subsidiária na Coreia do Sul é a GM Korea. Para Ravenhill (2001), a decisão do Grupo Kia, em julho de 1997, de pedir concordata ilustra as vulnerabilidades da indústria automobilística sul-coreana no início dos anos 1990. Este grupo foi a sétima maior *chaebol*. Embora tenha diversificado suas ações em onze setores industriais, seu *core business* foi a fabricação de veículos. A Kia Motors teve a segunda maior capacidade de produção de automóveis desse país – a primeira é a Hyundai Motors – e foi exportadora significativa (mais de 250 mil unidades por ano). Junto com sua subsidiária de veículos pesados, a Asia Motors – com cerca de 7.500 subcontratados e total de mais de 600 mil funcionários –, também diversificou suas atividades em setores como construção e aço; fato este que, juntamente com os problemas de excesso na indústria automobilística, se tornou sua ruína. Em julho de 1997, o Grupo Kia havia acumulado dívidas superiores a US\$ 10,7 bilhões. Após vários meses de indecisão, o governo do então presidente da Coreia do Sul Kim Young Sam acabou concordando em leiloar ativos da Kia Motors. Esta empresa foi vendida para o maior lance, da Hyundai, sob alegações de que o nacionalismo econômico seria solução mais racional de vender a montadora que aceitar ofertas de empresas estrangeiras, como a Ford. A fusão da Hyundai com a Kia formou o conglomerado Hyundai-Kia, com participação de 72% no mercado de automóveis sul-coreano.

Jung (2008) afirma que, até mesmo considerando o momento delicado pelo qual passou a indústria automobilística da Coreia do Sul em meados dos anos 1990, é importante ter em conta que esta indústria está entre os principais produtores de automóveis no mundo, após o Japão e os Estados Unidos. Além disso, a indústria automobilística sul-coreana ocupa posição de destaque no cenário nacional, pois, a partir de 2005, foi responsável por 8,9% do total de empregados, 11,5% do produto interno bruto (PIB) e

10,3% no volume de exportação no setor manufatureiro do país. O setor cria em torno de 1,57 milhão de empregos diretos e indiretos. Além disso, o *superavit* comercial do setor registrou US\$ 29,9 bilhões em 2006, tornando-se a maior indústria de exportação da Coreia do Sul.

Dado a relevância da indústria automobilística da Coreia do Sul para a economia do país, Salas-Porras e López-Aymes (2013) afirmam que – com o processo de abertura ao investimento direto estrangeiro, assim como a abertura em relação ao capital financeiro e à política comercial – as empresas sul-coreanas foram expostas à nova competição no mercado interno e no mercado externo, que exigiu destas – particularmente, a indústria automobilística – reavaliação da sua inserção nas CGVs.

Lee (1997) afirma que as fabricantes de automóveis coreanas têm sido agressivas nos últimos anos na expansão de suas operações no exterior. As empresas coreanas, com o objetivo de ficar entre as maiores produtoras na economia mundial, estão agora entrando em uma nova fase, em que todos os esforços são baseados na ideia de gestão global, com cada fabricante buscando estratégias diferentes para avançar no exterior, para construir a produção e operação local. A Hyundai vem estabelecendo um sistema de produção local abrangente de fabricação de peças e componentes em países com grandes mercados, mas mantendo independência em seus negócios. A Daewoo – incorporada à GM Korea, que tem sido o mais agressivo de todos os fabricantes sul-coreanos na prossecução em sua estratégia de internacionalização – está avançando no mercado estrangeiro, quer pela construção de plantas locais com capacidade de produção de 200 mil unidades por ano, quer em *joint ventures* com empresas locais. A Kia Motors, por sua vez, tem como principal estratégia de globalização a construção de um conjunto de plantas locais no exterior.

As estratégias adotadas pelas empresas coreanas devem ser compreendidas dentro da lógica da globalização da produção. De acordo com as estratégias adotadas pelas empresas da Coreia do Sul, as empresas da indústria automobilística sul-coreanas vêm adotando táticas de expansão de suas atividades no exterior, mas mantendo estratégia de governança organizacional desenvolvida internamente – ou seja, à medida que as redes formadas por empresas da Coreia do Sul expressaram tensões no esforço para alcançar melhores posições na competição mundial, embora alguns ajustamentos tenham sido realizados em termos de terceirização local. Quando se trata de componentes cruciais com alto conteúdo de tecnologia, controle concentrado e próximo à matriz é o preferido por parte das empresas sul-coreanas.

As estratégias e a relevância da indústria automobilística da Coreia do Sul são discutidas nas próximas seções desta pesquisa, analisando-se, no primeiro momento, a evolução da expansão da produção do setor e, posteriormente, a dinâmica do comércio externo de produtos automotivos, estudando-se as políticas de inserção das empresas coreanas nas CGVs.

3 A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA COREANA

Em estudo de Lima (2014), os dados relacionados à dinâmica da produção mundial de veículos mostram que as regiões que apresentaram maiores taxas médias de crescimento entre 2000 e 2013 foram a América do Sul, seguida pela Ásia-Oceania e pela África. Chama atenção o fato de que estas três regiões foram as que menos sofreram com o cenário crítico da economia mundial entre 2008 e 2009; fato este que pode ser explicado, entre outros motivos, pela expansão dos seus mercados internos. Enquanto isso, a União Europeia foi a única região que apresentou taxa média de crescimento negativa entre 2000 e 2013. Em relação à América do Norte, destaca-se sua baixa taxa média de crescimento. O autor afirma que a queda e/ou a baixa taxa de crescimento da produção de veículos a motor da União Europeia e da América do Norte não configuram cenário simplesmente conjuntural, mas estrutural, que está associado às transformações que vem passando a economia mundial e à própria indústria automobilística. Neste sentido, afirma-se que a saturação dos grandes mercados existentes nos mercados europeu e norte-americano – principalmente após a crise de 2008 – está também associada a uma expectativa de taxas aceleradas de crescimento dos grandes mercados emergentes, que fizeram com que as fabricantes de automóveis transferissem suas atividades produtivas para novos mercados, dentro das mudanças da reestruturação da produção da indústria automobilística na lógica das CGVs.

Lima (2014) afirma que os diferenciais de taxas de crescimento na produção mundial de veículos a motor têm resultado em transformações na participação das regiões e na produção total de veículo. A União Europeia e a América do Norte apresentaram queda em suas participações na produção mundial de veículos. O que chama atenção no declínio da participação destas duas regiões na produção mundial de veículos a motor é que está associado a uma dinâmica estrutural, na medida em que se observa tendência constante de queda da taxa de crescimento na produção da União Europeia e da

América do Norte, assim como na participação na produção total. Além do mais, as quedas das taxas de crescimento e na participação não estão associadas com o declínio da produção total mundial de veículos, mas sim com dinâmica de crescimento da produção mundial de veículos, relacionada com outras regiões não tradicionais que apresentam taxas de crescimento na produção maior e evolução crescente em suas participações no total da produção.

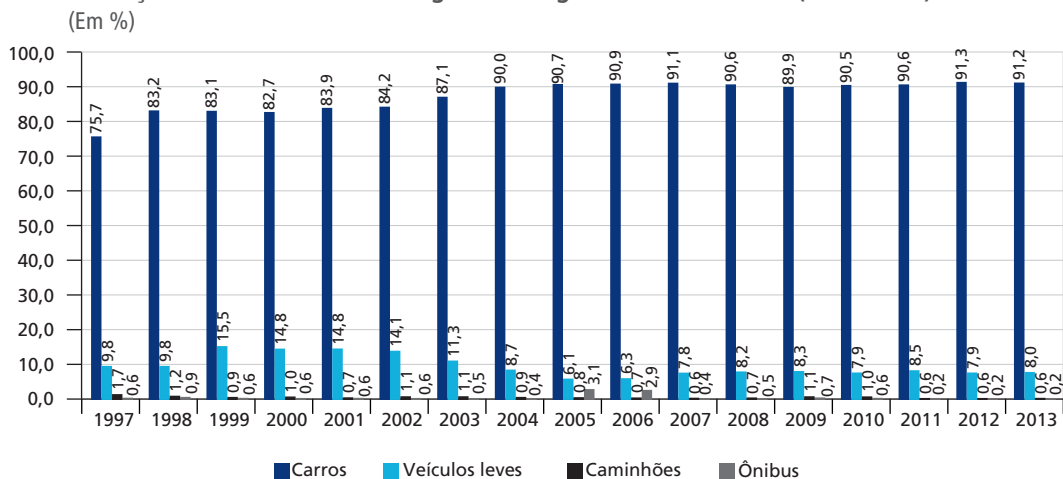
Enquanto a União Europeia e a América do Norte têm apresentado taxas de crescimento na produção menores e, conseqüentemente, queda nas suas participações no valor total da produção de veículos, a Ásia-Oceania e a América do Sul têm evidenciado taxas de crescimento maiores comparadas com outras regiões e, conseqüentemente, aumento nas suas participações no valor total da produção mundial de veículos.

O crescimento da participação dos países asiáticos na produção mundial de veículos tem como um dos principais protagonistas a Coreia do Sul, como citado anteriormente. Do ponto de vista da composição da produção de veículos a motor, a indústria automobilística da Coreia do Sul é altamente concentrada na produção de carros, assim como acontece com outras empresas do setor. De acordo com o gráfico 1, em 1997, a produção de carros era de 75,7%, saltando para 91,2%, em 2013. Isto aponta para especialização das empresas sul-coreanas na produção de carros, em detrimento de outras categorias.

Como mostram os indicadores do gráfico 1, a produção de veículos leves teve queda em sua participação na produção de veículos de 9,8%, em 1997, para 8,0%, em 2013; a participação de caminhões saiu de 1,7%, em 1997, para 0,6%, em 2013; e a participação da produção de ônibus passou de 0,6%, em 1997, para 0,2%, em 2013. Isso pode ser constatado quando se observa que as vendas domésticas de carros, considerando-se apenas carros coreanos, tiveram taxa média de crescimento de 9,0%, entre 2004 e 2013. Do ponto de vista do comércio exterior, enquanto as exportações de veículos da Coreia do Sul apresentaram taxa média de crescimento de 64,8%, as importações tiveram taxa média de crescimento de 62,8% para esse período.⁶ Com isso – como mostra o gráfico 2 –, observa-se que, da produção total de veículos da indústria automobilística coreana, em 2003, 57,1% da produção eram destinados para as exportações, enquanto 41,5% atribuíam-se às vendas domésticas e 1,5% eram carros importados.

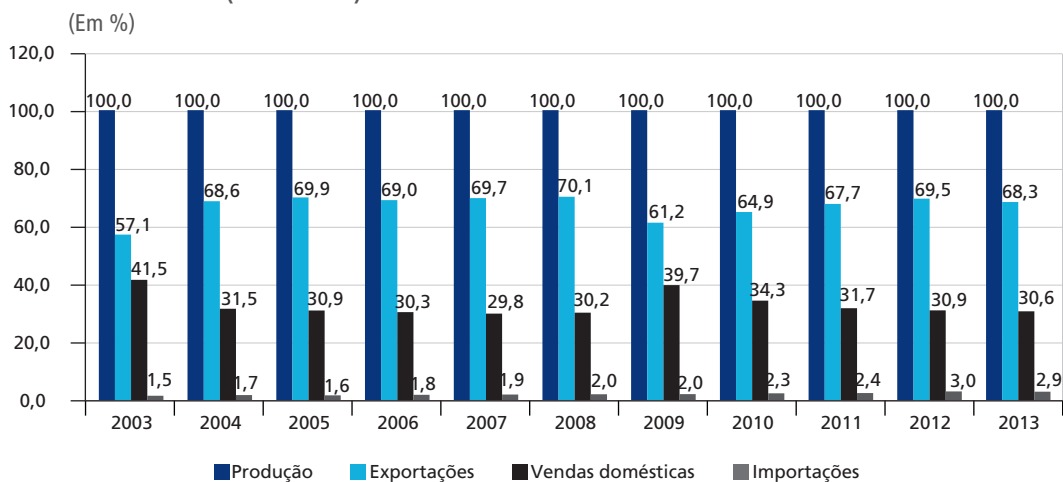
6. Ver Korea Auto Industries Coop. Association (Kaica).

GRÁFICO 1
Produção de veículos a motor segundo categoria – Coreia do Sul (1997-2013)



Fonte: Organização Internacional de Construtores de Automóveis (Oica, [s.d.]).

GRÁFICO 2
Produção, vendas domésticas, exportações e importações: indústria automobilística – Coreia do Sul (2003-2013)



Fonte: Korea Auto Industries Coop. Association (Kaica).

Com a estratégia de voltar mais a produção para o mercado externo, a participação das exportações como destino da produção de automóveis sai de 57,1%, em 2003, e salta para 68,3%, em 2013, sendo que – ao longo do período em análise – esta participação chegou a 70%, em 2008, e caiu para 61,2%, em 2009, em decorrência da crise da

economia mundial, mas apresentou recuperação já em 2010; fato este que mostra que a tática de voltar a produção para o mercado externo da indústria automobilística da Coreia do Sul tem logrado êxito. Por sua vez, com o aumento da participação das exportações, as vendas domésticas como destino da produção de veículos coreanos têm apresentado declínio ao longo do período, pois, em 2003, a participação era de 41,5% e, em 2013, ficou em 30,6%. Vale notar que – com o processo de abertura da economia, citado e discutido na segunda seção desta pesquisa – as importações de carros apresentaram elevada taxa média de crescimento – como consta no gráfico 2 –, o que resulta em crescimento de sua participação no comércio de automóveis na Coreia do Sul, saindo de 1,5%, em 2003, para 3,0%, em 2012, e 2,9%, em 2013.

É importante considerar que a estratégia de busca do mercado externo não pode ser classificada como estratégia recente da economia sul-coreana, pois – como mostrado na segunda seção desta pesquisa. A partir desta constatação, ao adotar estratégia de industrialização *export-driven industrialization*, o governo sul-coreano implementa amplo leque de política de incentivos, subsídios e expansão de crédito, o que obriga as empresas nacionais – como condição de sua sobrevivência – a intensificarem seus investimentos em setores mais intensivos em tecnologia, assim como implementar técnicas de produção que promovessem economia de escala, para que estas empresas tivessem condições mais competitivas de concorrerem em mercado mundial cada vez mais competitivo.

A evolução dos indicadores da indústria automobilística pode ser melhor analisada e compreendida no contexto da expansão dos principais países da região Ásia-Oceania. Quando observada a taxa de crescimento total da produção de veículos a motor na tabela 1, a taxa média de crescimento desta região é de 6,4%, sendo que a Coreia do Sul fica em quarto lugar, com a melhor taxa média de crescimento, 4,1%, entre 1998 e 2013. Em 1998, período da crise da economia asiática, a região Ásia-Oceania teve queda de crescimento de -17,2%, enquanto a Coreia teve uma taxa negativa de crescimento de -30,7, sendo o país que mais sofreu com a crise no setor da indústria automobilística.

TABELA 1
Produção de veículos a motor: taxa de crescimento (total) – região e países (1998-2013)

Ano	Ásia-Oceania	Japão	Coreia do Sul	China	Índia	Tailândia
1998	-17,2	-7,1	-30,7	-	-	-
1999	12,8	-1,5	45,5	-	-	-
2000	6,8	2,5	10,6	13,1	-2,7	1,0
2001	0,1	-3,6	-6,3	12,8	2,3	41,0
2002	11,0	4,9	6,8	39,3	9,5	29,7
2003	10,3	0,3	1,0	36,7	30,2	24,6
2004	9,6	2,2	9,2	14,1	30,1	25,1
2005	7,3	2,7	6,6	12,6	8,4	21,0
2006	9,1	6,3	3,8	25,9	23,3	6,4
2007	9,0	1,0	6,4	23,6	11,6	7,8
2008	1,8	-0,3	-6,8	5,2	2,7	8,3
2009	1,6	-31,4	-7,7	47,6	14,1	-28,3
2010	28,8	21,3	21,6	32,4	33,9	64,6
2011	-0,8	-12,8	9,0	0,8	11,0	-11,4
2012	7,6	18,4	-2,0	4,6	5,5	66,6
2013	4,8	-3,1	-0,9	14,8	-6,4	4,3
Taxa média	6,4	0,0	4,1	17,7	10,9	16,3

Fonte: Oica.

Um fato que chama a atenção na produção de veículos a motor total na Ásia-Oceania é o crescimento da China (taxa média de crescimento entre 1998 e 2013 de 17,7%, primeira maior taxa de crescimento), seguido pela Tailândia (taxa média de 16,3% para esse período) e pelo Japão (taxa média de crescimento de 0,0%). Diante destes números, é importante considerar que o crescimento da China é fator dinamizador na economia asiática, pois hoje é um país com amplas relações com todas as economias da região, em particular com a Coreia do Sul na indústria automobilística, como será visto na quarta seção desta pesquisa, que analisa a dinâmica do comércio externo de produtos automotivos. Outro fator importante a ter-se em conta quando se observa o crescimento da China e sua importância para a Coreia do Sul é que a China tem apresentado crescimento considerável como principal mercado de destino das exportações de automóveis coreanos, passando a ser o principal mercado na região asiática. Segundo indicadores de comércio exterior, esse país tinha participação de 0,8% no início dos anos 1990, saltando para 1,9%,

em 2008, e alcançando 2,8%, em 2012. Os Estados Unidos ainda continuam sendo o principal mercado de destino dos automóveis coreanos, com participação de 21,9%, em 2012.⁷ Portanto, o crescimento da economia chinesa tem forte elo dinamizador para a indústria automobilística coreana, tanto na demanda por automóveis como nos produtos automotivos.

A contrapartida da dinâmica das taxas de crescimento econômico é a evolução da participação dos países na produção de veículos total a motor. Segundo dados da tabela 2, a Coreia do Sul tinha participação de 15,7%, em 1997 – auge da crise da economia asiática – e apresentou recuperação entre 1999 e 2001, quando sua participação ficou entre 16% e 17%. Mas, a partir de 2002, há constantes quedas na participação até permanecer entre 11% e 10%, nos anos 2000. Se no início dos anos 1990 a Coreia era o segundo país com maior participação na produção de veículos na região Ásia-Oceania (15,7%, em 1997), em 2013, passou a ser a terceira maior produtora de veículos a motor da região (participação de 9,9%, em 2013). Esta queda na participação não apenas se limita à Coreia, mas também ao Japão, que deixa de ser o país que era o principal produtor de automóveis da região para ser o segundo, com maior participação na produção total de veículos (em 1997, a participação do Japão era de 60,2%; em 2013, caiu para 21,0%). O grande diferencial na região Ásia-Oceania é a economia chinesa, que – ao longo dos anos 1990 e 2000, com elevadas taxas de crescimento em sua produção – passa a ser o país com maior volume e líder de produção de veículos a motor na região, saindo de participação de 10,9%, em 1999, e chegando ao patamar de participação de 48,3%, em 2013.

TABELA 2
Total da produção de veículos a motor – região e países (1997-2013)
(Em %)

Ano	Ásia-Oceania	Japão	Coreia do Sul	China	Índia	Tailândia	Total
1997	100,0	60,2	15,7	-	-	-	75,9
1998	100,0	67,6	13,1	-	-	-	80,7
1999	100,0	59,0	16,9	10,9	4,9	1,9	93,6
2000	100,0	56,6	17,5	11,5	4,4	1,8	91,9
2001	100,0	54,5	16,4	13,0	4,5	2,6	91,0
2002	100,0	51,5	15,8	16,3	4,5	3,0	91,1

(Continua)

7. Ver Kama (2013).

(Continuação)

Ano	Ásia-Oceania	Japão	Coreia do Sul	China	Índia	Tailândia	Total
2003	100,0	46,8	14,5	20,2	5,3	3,4	90,1
2004	100,0	43,6	14,4	21,1	6,3	3,9	89,2
2005	100,0	41,8	14,3	22,1	6,3	4,3	88,9
2006	100,0	40,7	13,6	25,5	7,2	4,2	91,3
2007	100,0	37,8	13,3	28,9	7,3	4,2	91,5
2008	100,0	37,0	12,2	29,9	7,4	4,5	90,9
2009	100,0	25,0	11,1	43,4	8,3	3,1	90,9
2010	100,0	23,5	10,4	44,7	8,6	4,0	91,3
2011	100,0	20,7	11,5	45,4	9,7	3,6	90,8
2012	100,0	22,8	10,4	44,1	9,5	5,6	92,4
2013	100,0	21,0	9,9	48,3	8,5	5,5	93,3

Fonte: Oica.

É importante observar que, entre 2012 e 2013, a queda na participação da Coreia do sul na produção mundial de veículos está associada a um pequeno arrefecimento do seu principal mercado de destino das exportações – ou seja, a China. Isto aponta, mais uma vez, para a relevância do crescimento da economia chinesa no tocante à dinâmica da produção da indústria automobilística sul-coreana. Por sua vez, ao mesmo tempo que a participação do Japão no valor total da produção caiu, assim como a da Coreia do Sul, as participações da China, da Índia e da Tailândia apresentaram forte crescimento, ao longo do período 1997-2013; fato este que mostra que, tanto o Japão como a Coreia, ao aproveitarem o dinamismo das economias destas regiões para exportar seus produtos automotivos, simultaneamente passam a ter também fortes concorrentes na região Ásia-Oceania, assim como na economia mundial.

Como mostrado no gráfico 1, ao serem consideradas as categorias de produção da indústria automobilística, a fabricação de carros tem participação de 91,2%, em 2013. Isto faz com que seja importante observar a evolução da produção desta categoria, principalmente se tendo em conta sua dinâmica no contexto da região asiática. Como revela a tabela 3, a taxa média de crescimento da produção de carros, entre 1998 e 2013, é de 5,2% na Coreia do Sul; a quarta maior taxa média de crescimento da região Ásia-Oceania.

TABELA 3
Produção de veículos a motor (carros): taxa de crescimento – região e países (1998-2013)

Ano	Ásia-Oceania	Japão	Coreia do Sul	China	Índia	Tailândia
1998	-9,4	-5,2	-23,8	-	-	-
1999	10,1	0,5	45,3	-	-	-
2000	6,6	3,2	10,2	7,0	-3,6	113,9
2001	-1,1	-2,9	-5,0	16,3	27,4	14,8
2002	9,3	6,2	7,3	55,1	7,9	8,9
2003	11,2	-1,6	4,4	85,1	28,6	48,1
2004	9,7	2,9	12,8	14,7	29,8	19,0
2005	12,8	3,4	7,5	69,7	7,3	-7,3
2006	10,7	8,2	3,9	33,1	16,5	7,7
2007	9,1	1,9	6,7	21,9	16,3	5,6
2008	1,8	-0,3	-7,3	5,6	6,8	27,2
2009	2,6	-30,8	-8,5	54,1	18,9	-21,9
2010	28,1	17,1	22,4	33,8	29,4	76,9
2011	0,3	-10,9	9,2	4,2	8,0	-3,0
2012	8,2	19,5	-1,3	7,2	8,1	75,7
2013	5,8	-4,3	-1,1	16,5	-4,5	18,8
Taxa média	7,2	0,4	5,2	26,5	12,3	24,0

Fonte: Oica.

Para a região Ásia-Oceania, a taxa média de crescimento foi de 7,2%, o que aponta para um ritmo de crescimento da indústria automobilística de carros sul-coreanos menor que o da região. Entretanto – como afirmado anteriormente – o caso da região Ásia-Oceania é muito peculiar, em decorrência do forte crescimento da indústria chinesa, que impulsiona a taxa média de crescimento da indústria automobilística da região. Na verdade, não só a China promove o crescimento da região (taxa média de crescimento de 26,5%, a maior da região), mas também a Tailândia (taxa média de crescimento de 24,0%, entre 1998 e 2013, a segunda maior taxa média de crescimento) e a Índia (taxa média de crescimento de 12,3%, quarto maior crescimento).

Com uma taxa média de crescimento da produção de carros menor que a da região Ásia-Oceania, a participação da Coreia do Sul na produção de carros na região saiu de 16,8%, em 1997, para 11,1%, em 2013, como consta da tabela 4. Esta queda na participação é resultante das menores taxas de crescimento na região, principalmente quando se considera que a taxa média de crescimento é menor que o crescimento médio da região. Além do mais, o declínio na participação acompanha ritmo de queda

das taxas de crescimento ao longo do período 1997-2013 – ou seja, tanto a queda na taxa de crescimento quanto a participação são constantes ao longo desse período. Com esta queda, a Coreia – que antes era o segundo maior produtor da região – passa a ser o terceiro maior produtor de carros, assim como também é na produção total de veículos a motor.

TABELA 4
Produção de veículos a motor (carros) – região e países (1997-2013)
(Em %)

Ano	Ásia-Oceania	Japão	Coreia do Sul	China	Índia	Tailândia	Total
1997	100,0	67,1	16,8	-	-	-	83,9
1998	100,0	70,2	14,2	-	-	-	84,4
1999	100,0	64,1	18,7	4,5	4,2	0,5	92,0
2000	100,0	62,0	19,3	4,5	3,8	1,0	90,7
2001	100,0	60,9	18,5	5,3	4,9	1,2	90,8
2002	100,0	59,1	18,2	7,5	4,8	1,2	90,8
2003	100,0	52,3	17,1	12,5	5,6	1,6	89,1
2004	100,0	49,1	17,6	13,0	6,6	1,7	88,0
2005	100,0	45,0	16,7	19,6	6,3	1,4	89,0
2006	100,0	43,9	15,7	23,6	6,6	1,3	91,2
2007	100,0	41,1	15,4	26,4	7,1	1,3	91,2
2008	100,0	40,2	14,0	27,3	7,4	1,6	90,6
2009	100,0	27,1	12,5	41,1	8,6	1,2	90,5
2010	100,0	24,8	11,9	42,9	8,7	1,7	90,1
2011	100,0	22,0	13,0	44,6	9,4	1,7	90,6
2012	100,0	24,3	11,9	44,2	9,3	2,7	92,4
2013	100,0	22,0	11,1	48,6	8,4	3,0	93,2

Fonte: OICA.

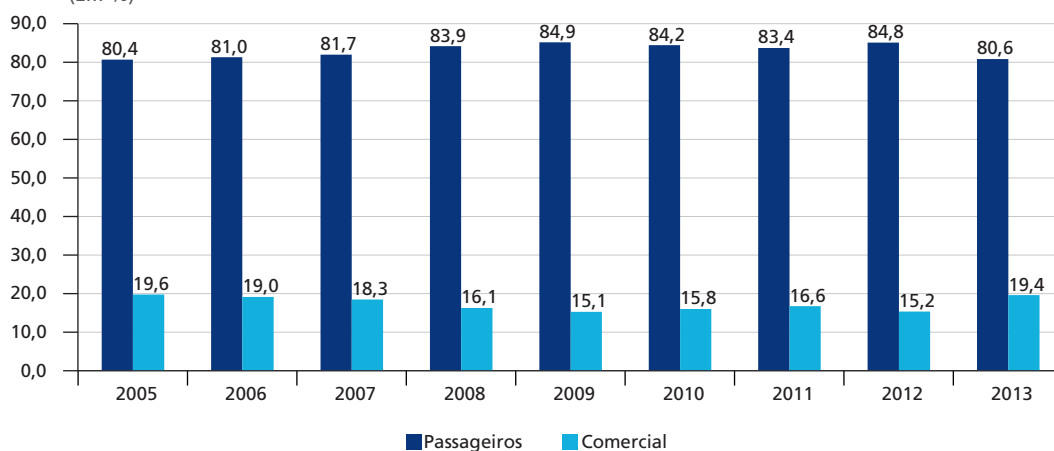
Assim como os indicadores da produção total de veículos, na produção de carros, a China é a grande dinamizadora da economia da região, com participação que saiu de 4,5%, em 1999, para 48,6%, em 2013, passando a ser o principal país e maior produtor de carros da Ásia-Oceania, enquanto o Japão caiu para a segunda posição (saindo de 67,1%, em 1997, para 22,0%, em 2013). A Índia e a Tailândia também apresentaram forte dinamismo no crescimento na sua participação de produção de carros ao longo do período. É importante observar que estes cinco países (Japão, Coreia do Sul, China, Índia e Tailândia) representam mais de 90% da produção de veículos total e de carros na região, o que aponta para a relevância destes países no tocante à dinâmica da indústria automobilística.

Foi citado anteriormente que 68,3% da produção da indústria automobilística têm como destino as exportações, enquanto 30,6% são destinados para o mercado interno. Como mostra o gráfico 3, as vendas de veículos são altamente concentradas em carros de passageiros, com participação de 80,4%, em 2005, e de 80,6%, em 2013. A participação de carros comerciais é de 19,6%, em 2005, e fica em 19,4%, em 2013. Estes indicadores mostram a especialização das indústrias automobilísticas na produção de carros e comerciais ao longo dos últimos anos, com a participação de caminhões e ônibus sendo muito pequena.

GRÁFICO 3

Vendas de veículos: todos os tipos – Coreia do Sul (2005-2006)

(Em %)



Fonte: Oica.

Em relação às vendas de veículos de passageiros – do ponto de vista da dinâmica regional – a Coreia do Sul está entre os quatro principais países com maiores taxas de crescimento de vendas, apresentando a terceira maior taxa média de crescimento de vendas, entre 2006 e 2013. Como consta da tabela 5, esta taxa na Coreia é de 3,8%, a terceira maior da região, mas abaixo da taxa média de crescimento das vendas da Ásia-Oceania. É importante considerar que, em 2008, a Coreia foi um dos países que mais sofreu com a crise internacional, com queda nas vendas de -1,9%; resultado este que reflete sua dependência do comércio externo.

TABELA 5

Vendas de veículos a motor (veículos passageiros): taxas de crescimento – região e países (2006-2013)

Ano	Ásia-Oceania	China	Japão	Índia	Coreia do Sul
2006	8,0	30,3	-2,9	18,5	3,8
2007	8,8	21,7	-6,2	15,3	6,5
2008	3,5	7,3	-3,3	2,2	-1,9
2009	19,6	52,9	-6,7	17,6	21,0
2010	24,1	33,2	7,6	31,4	6,8
2011	1,4	5,2	-16,5	5,2	0,4
2012	9,2	7,1	30,3	10,8	0,1
2013	7,1	15,7	-0,2	-8,2	-6,1
Taxa média	10,2	21,7	0,3	11,6	3,8

Fonte: Oica.

A maior taxa média de crescimento das vendas de veículos de passageiros para a região é a da China (com 21,7%), assim como aconteceu em todas as outras variáveis apresentadas até este momento. Em segundo lugar, a Índia apresentou taxa média de crescimento de 11,6%, enquanto o Japão evidenciou taxa média de crescimento de apenas 0,3%.

Em relação à participação nas vendas de veículos passageiros, a Coreia do Sul tinha participação de 6,3%, em 2005, e caiu para 3,9%, em 2013. Esta queda é acompanhada pelo crescimento da participação nas vendas da China (em 2005, de 26,5%; em 2013, de 56,0%) e na Índia (de 7,4%, em 2005, e 8,0%, em 2013). Assim como a Coreia, o Japão apresentou relevante queda em sua participação nas vendas de veículos de passageiros, saindo de 31,7%, em 2005, para 14,2%, em 2013.

TABELA 6

Vendas de veículos a motor (veículos passageiros) – região e países (2005-2013)
(Em %)

Ano	Ásia-Oceania	China	Japão	Índia	Coreia do Sul	Total
2005	100,0	26,5	31,7	7,4	6,3	71,9
2006	100,0	32,0	28,5	8,1	6,0	74,7
2007	100,0	35,8	24,6	8,6	5,9	74,9
2008	100,0	37,1	23,0	8,5	5,6	74,2
2009	100,0	47,5	17,9	8,3	5,7	79,4
2010	100,0	50,9	15,6	8,8	4,9	80,2
2011	100,0	52,8	12,8	9,2	4,8	79,6
2012	100,0	51,8	15,3	9,3	4,4	80,8
2013	100,0	56,0	14,2	8,0	3,9	82,1

Fonte: Oica.

No início dos anos 1990, Kim (2005) afirma que algumas revistas especializadas na indústria automobilística declaravam que, com a nova dinâmica do comércio internacional guiado pelas novas estratégias das CGVs, as empresas sul-coreanas deixariam de existir em pouco tempo. Para ele, um grande erro, pois estas empresas no início dos anos 1990 apresentaram elevado vigor em seu crescimento na produção e em sua participação no comércio internacional. O autor faz esta afirmação ao defender os avanços das empresas sul-coreanas – ao longo dos anos 1980 e do início dos anos 1990 – e mostrar que, em 1986, a indústria automobilística da Coreia do Sul alcançou o 11^o lugar entre os fabricantes mundiais e saltou para a nona posição, em 1991, e para o sexto lugar, em 1993. Entretanto, Kim (2005a) faz esta afirmação em relação a um período anterior a crise de 1997. A partir desta crise – como mostrado na segunda seção desta pesquisa –, a indústria automobilística sul-coreana passou por reestruturação, restando apenas a Hyundai como empresa predominantemente nacional e com grandes avanços.

Segundo o *ranking* das principais empresas automobilísticas do mundo, a Kia sai da posição de 21^a, em 1998, para 15^a maior empresa do mundo na produção de automóveis em 2006. A Hyundai, em 1998, era a 15^a maior empresa na produção de automóveis, saltando para 10^a, em 2006, e 8^a, em 2008. Em 2012, a Hyundai ficou na quarta posição como maior empresa automobilística na economia mundial, ficando atrás por ordem de classificação apenas da Toyota, da GM e da Volkswagen. É relevante notar que, em 2012, a Hyundai teve participação de 41,8% na produção total de veículos da Coreia do Sul, enquanto a Kia participa de 34,8% – ou seja, as duas empresas dominam 76,6% da produção de automóveis no país. Em 2012, a GM Korea tinha participação no mercado interno de 17,2%, enquanto a Renault Samsung participava de 3,4% e a Ssangyong, de 2,6%.⁸

Um fator relevante a ser notado é que o crescimento das economias da China e da Índia – assim como de outras economias asiáticas, como a do Japão – é fundamental para a indústria automobilística sul-coreana, pois 68,3% da sua produção é voltada para as exportações, tendo nestes países um dos seus principais mercados. Além do mais, estes indicadores apontam para o fato de que a queda da participação da Coreia do Sul – em todos os indicadores apresentados até aqui, principalmente quando se comparam com a China e a Índia – tem como um dos principais motivos a crise de

8. Ver Kama (2013).

algumas empresas coreanas em 1997. Por sua vez, esta queda é compensada com a ascensão da Hyundai e da Kia Motors como duas das principais empresas automobilísticas na economia mundial. Se, por um lado, Kim (2005a) talvez tenha se equivocado ao afirmar que a indústria automobilística sul-coreana estava em pleno vapor e sucesso, contrariando as perspectivas de analistas do setor, por outro, ele estava correto se for considerada a *performance* de empresas específicas, e não do total de empresas automobilísticas do país, principalmente a Hyundai.

Essa particularidade da expansão da Hyundai e da Kia, em meio à queda da participação da Coreia do Sul na produção de veículos na região asiática, está assentada em estratégia de produção voltada para o mercado externo; fato este que exige compreensão das estratégias destas empresas na inserção do comércio internacional de acordo com a dinâmica das cadeias globais de valor. Nesta discussão, é necessário considerar que se a China e a Índia – assim como o Japão e os Estados Unidos – são dois dos principais mercados de destino das exportações de carros coreanos, é importante identificar como as empresas sul-coreanas estabelecem suas relações com os fornecedores nas CGVs nestes países e em outras regiões da economia mundial. Esta questão é o tema da próxima seção desta pesquisa.

4 O COMÉRCIO EXTERNO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS DA COREIA DO SUL⁹

O crescimento da produção da indústria automobilística sul-coreana, associado ao mercado externo, pode ser confirmado quando se observa maior crescimento da participação da Ásia no comércio mundial de produtos automotivos. Segundo Lima (2014), o crescimento da região asiática no comércio de produtos automotivos está relacionado

9. A definição de produtos automotivos considerada nesta pesquisa é de acordo com a metodologia do Sistema Harmonizado (SH), disponível no United Nations Commodity Trade Statistics Database (Comtrade), no capítulo 87, que inclui os seguintes itens: 8702 – Veículos automotivos para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo-se o motorista; 8703 – Automóveis de passageiros e outros veículos automotivos principalmente concebidos para transporte de pessoas – exceto os da posição 8702 –, incluindo-se os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida; 8704 – Veículos automotivos para transporte de mercadorias; 8705 – Veículos automotivos para usos especiais, exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias; 8706 – Chassis com motor para os veículos automotivos das posições 8701 a 8705; 8707 – Carroçarias para os veículos automotivos das posições 8701 a 8705, incluindo-se as cabinas; 8708 – Partes e acessórios dos veículos automotivos das posições 8701 a 8705; 8709 – Veículos automotivos sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; 8710 – Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes. Os itens 8701, 8711, 8712, 8713, 8714, 8715 e 8716 não foram considerados por não serem classificados como produtos da indústria automotiva.

a uma relevante diversificação de mercados. A Ásia é uma das regiões que apresenta maior diversificação de mercado das suas atividades na indústria automobilística na economia mundial, na medida em que as taxas médias de crescimento das exportações para mercados diferentes têm se refletido em maiores participações em mercados de destino das exportações de produtos automotivos asiáticos. As exportações da Ásia para o próprio continente saiu de uma participação de 17,8%, em 1990, e saltou para 31,1%, em 2012. Ao mesmo tempo que aumentou a porcentagem da participação das exportações para a própria Ásia, para a América do Norte houve queda da participação desta região como mercado de destino, saindo de 51,1%, em 1990, e ficando em 28,3%, em 2012. A participação da Europa também apresentou declínio na participação de mercado de destino das exportações da Ásia, passando de 21,4%, em 1990, para 10,4%, em 2012. Enquanto estas regiões perderam espaços como mercado de destino das exportações da Ásia, mercados como o Oriente Médio, a América Latina, a Comunidade dos Estados Independentes (CEI) e a África apresentaram crescimento em suas respectivas participações.

Esses indicadores apontam para maior diversificação da atuação das empresas asiáticas nos países de economias em desenvolvimento, justamente os mercados que apresentam maiores taxas de crescimento como mercado consumidor nos últimos anos. Além do mais, Lima (2014) também mostra que as exportações de produtos automotivos da Ásia cresceram para a economia mundial, pois este continente tinha participação de 22,4% nas exportações mundiais em produtos automotivos, em 1990, e saltou para 26,1%, em 2012. Este aumento da participação das exportações dos produtos automotivos da Ásia nas exportações mundiais está associado ao crescimento das empresas da região – principalmente da China –, assim como a uma maior diversificação de mercados das empresas da Ásia na economia mundial.

Quando se observa o crescimento da economia asiática, verifica-se que – embora a Coreia do Sul tenha apresentado taxa média de crescimento menor que outros países, como China, Índia e Tailândia – é importante ter em conta que, do ponto de vista regional, a Coreia perdeu espaço na indústria automobilística, mas considerando-se a dinâmica global da indústria automobilística, empresas coreanas – principalmente a Hyundai e Kia – apresentaram crescimento substancial e ficaram entre as principais empresas automobilísticas na economia mundial, como mostrado na segunda seção desta pesquisa.

Esse crescimento da indústria automobilística sul-coreana deve ser entendido dentro da lógica do funcionamento das CGVs, que afirmam como um dos principais aspectos a fragmentação da produção, a qual faz com que seja extinta a necessidade de adquirir competência em todos os aspectos da produção de um bem e permite que os países em desenvolvimento possam associar-se a uma rede de cooperação transfronteiriça, compartilhando os produtos e especializando-se em apenas uma ou algumas etapas das atividades de produção envolvidas na confecção de um bem final.

Mais especificamente em relação à indústria automobilística, desde meados da década de 1980, há processo de transição de indústrias nacionais localizadas em número limitado de países para uma indústria global mais integrada. São apontados três principais motivos para a expansão da indústria automobilística em direção a novos mercados: *i*) a saturação dos grandes mercados existentes no mercado europeu e norte-americano, principalmente após a crise de 2008; *ii*) o aumento da competição nos mercados domésticos, o que levou as empresas a adotarem novas estratégias de produção; e *iii*) a baixa taxa de crescimento dos grandes mercados tradicionais e a expectativa de taxas aceleradas de crescimento dos grandes mercados emergentes, o que fez com que as fabricantes de automóveis não quisessem ficar de fora de potencial expansão nas vendas. Isto pode ser constatado quando se observa que sete países representaram cerca de 80% da produção mundial, em finais dos anos 1970, e que, no início da década de 2000, houve aumento para onze países, os quais foram responsáveis pela mesma proporção em 2005.

A compreensão da inserção das empresas automobilísticas coreanas nas CGVs – a partir dos anos 1990 – passa pela análise da estratégia construída pelo país referente às políticas que, de certa forma, afetam o setor. Como discutido na segunda seção desta pesquisa, o nascimento e o fortalecimento da indústria automobilística na Coreia do Sul estão intrinsecamente relacionados às políticas industriais implementadas pelo Estado no processo de desenvolvimento econômico do país.

Segundo Ravenhill (2001), a estratégia de aquisição de tecnologia adotada pelas empresas sul-coreanas variava muito entre estas e deve ser entendida de acordo com a estratégia da política industrial que predominou na Coreia do Sul ao longo dos anos 1960 e 1980; política esta que tinha como princípio dar ao país autonomia tecnológica. A Hyundai, por exemplo, estabeleceu política deliberada de evitar qualquer

dependência em relação a parceiros na produção, com o claro objetivo de manter a autonomia da sua gestão e, com isto, lograr a autonomia tecnológica através da construção dos seus próprios mecanismos de P&D. Esta empresa rejeitou diversos acordos de aprendizado e transferência tecnológica, assim como alianças com a Ford, a Volkswagen, a Renault e a Alfa Romeo, pois todas estas tinham como objetivo construir relação de parceria com a Hyundai; fato este que era altamente rejeitado pela empresa em busca da sua autonomia. Até mesmo se considerando que a Hyundai foi parceira da Mitsubishi – com 10% de participação na empresa sul-coreana em 1981 – a Hyundai não desistiu de manter seu controle de gestão ou sua busca de fontes alternativas de tecnologia. A empresa, em 1985, licenciou 54 tecnologias estrangeiras de oito países diferentes, mas em nenhum momento deixou de manter o controle da sua gestão e sua autonomia. E, quando não havia fornecedores estrangeiros dispostos a fornecer partes, peças e componentes, a Hyundai conseguiu desenvolver sua própria rede de fornecedores para esses itens. Como consequência desta estratégia de promover a autonomia, esta empresa elevou o conteúdo local mais rapidamente que outros produtores sul-coreanos e, assim, estava livre para elaborar sua própria estratégia de exportação.

Para Ravenhill (2001), o Estado pode ter incentivado a Hyundai a evitar alianças mais complexas, que limitassem a autonomia e a nacionalidade das empresas. Entretanto, este não fez nada para impedir que as outras empresas da Coreia do Sul entrassem em alianças que comprometessem substancialmente sua autonomia. Mas empresas sul-coreanas que estabeleceram parceria entre os anos 1970 e 1980, muitas vezes, não tiveram os resultados desejados, como alcançado pela Hyundai, e isto fez com que predominasse política de busca por autonomia e independência. O exemplo mais notório é o da Daewoo, em que a GM tinha participação de 50%, no início de 1978, estabelecendo parceria que termina em 1992. A GM determinou terceirização tecnológica que, não surpreendentemente, veio inteiramente de dentro de sua própria empresa, desconstruindo assim qualquer laço de autonomia por parte da empresa sul-coreana na estratégia de produção. No entanto, em comparação com a Hyundai, a Daewoo teve pouco investimento em melhorias de processo e produtos; consequentemente, obteve desempenho global inferior aos seus concorrentes na própria Coreia e na economia mundial.

Até mesmo depois de 1982, quando a Daewoo assumiu o controle da gestão da *joint venture*, a GM ainda colocou restrições significativas sobre o parceiro sul-coreano. Os principais produtos da Daewoo foram derivados da GM Opel Division; produtos estes que foram amplamente considerados na Coreia do Sul como incorporação de

tecnologia obsoleta. Além do mais, as decisões sobre os mercados de destino das exportações ficaram sobre responsabilidade da GM, a qual não permitiu à Daewoo comercializar seus produtos na Europa Oriental, criando assim situação que levou ao fim da parceria entre as duas empresas, em 1992. Posteriormente, tentou recuperar o tempo perdido, ao adotar a estratégia de diversificação de fontes de tecnologia, como a Hyundai. A Daewoo comprou os motores da subsidiária australiana da GM, General Motors Holden, e transmissões do grupo ZF da Alemanha e do Japão. A empresa também estabeleceu um centro de desenvolvimento de produtos em Worthing, no Reino Unido, que empregava mais de trezentos trabalhadores, em tentativa de recorrer a conhecimentos tecnológicos do mercado europeu. Embora tenha melhorado substancialmente suas capacidades tecnológicas até o momento em que a empresa fechou, a Daewoo ainda dependia fortemente de fornecedores estrangeiros para componentes.

Para Jung (2008), a lógica da política de controle, autonomia e independência criou uma relação de transação vertical entre os fabricantes coreanos e os fornecedores de componentes, na qual as montadoras construíram um forte controle sobre os fornecedores de componentes. A estrutura de contrato da indústria automobilística coreana antes da crise financeira é basicamente caracterizado pela componente de abastecimento das montadoras de suas afiliadas ou subsidiárias, uma estrutura exclusiva de sistematização vertical e com uma estrutura de divisão do trabalho em camada única.

Nessa lógica de transação exclusiva e vertical, o núcleo de fornecedores de componentes automotivos foram adquiridos pelas coligadas (afiliadas) e controladas *chaebol* (subsidiárias). As primeiras significam as sociedades que pertencem ao mesmo grupo de empresas e estão diretamente relacionadas entre si em termos de propriedade do capital. Subsidiárias, por sua vez, são os fornecedores de componentes que pertencem e são geridos pelos familiares dos fundadores ou acionistas controladores dos *chaebols*, mas não têm as relações de propriedade. Exemplos das subsidiárias da Hyundai são o grupo Mando Machinery Cooperation, Halla Climate Controle Corporation e SungWoo Group. Estas afiliadas e subsidiárias estão relacionadas na oferta de produtos automotivos, tais como ar-condicionado, componentes de áudio, baterias e similares, assim como itens mais intensivos em capital. Em meados dos anos 1990, o fornecimento de afiliadas e subsidiárias representou algo em torno de 41% a 46% da oferta total de componentes para as montadoras. Esta relação deixa nítido que as montadoras tinham estrutura de abastecimento de componentes e peças muito fechada, com a obtenção dos produtos automotivos somente através de suas afiliadas e subsidiárias (Jung, 2008).

Essa relação cria transações exclusivas entre as empresas de montagem e os fornecedores de componentes pela sistematização vertical, com pleno controle por parte das empresas sul-coreanas. Em 1995, das 1.150 transações de fornecimento de componentes para montadoras, 657 foram feitas com apenas uma montadora – ou seja, 57,1% das transações entre fornecedores e montadoras estavam envolvidos em operações exclusivas. Outros 21,3% das transações de fornecimento de componentes entre fornecedores e montadoras aconteceram com apenas duas montadoras. Isto mostra o forte controle das montadoras sobre os fornecedores, o que cria estrutura de transação exclusiva. 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.

Assim, a estrutura contratual da indústria automobilística sul-coreana antes da crise financeira de 1997 foi construída sobre sistematização vertical e caracterizada pela relação de transação exclusiva e fechada. Com a crise de 1997, a depressão da indústria automotiva causada pela falência da Kia Motors – seguida da reestruturação das montadoras com as fusões e as aquisições discutidas na segunda seção desta pesquisa – deixou em evidência o acúmulo de problemas crônicos com esta estrutura vertical, tais como exclusividade da estrutura de fornecimento de componentes e pequenas escalas de fornecedores de componentes. É importante lembrar que a crise de 1997, pela qual passou a economia sul-coreana, estava associada às transformações no mercado global da indústria automobilística com a nova lógica de CGVs.

Com o processo de fusão e aquisição – que diminuiu o número de montadoras na Coreia do Sul de oito para cinco –, mudou a estrutura da transação exclusiva que tinha sido apontada como problema crônico da indústria automobilística sul-coreana. Outro fator também contribuiu para a mudança da estrutura de concorrência da indústria de componentes automotivos doméstica: muitos fornecedores de componentes especiais estrangeiros entraram no mercado coreano, o que iniciou a realização de investimentos nas empresas fornecedores de componentes nacionais. O número de estrangeiros que investiam em empresas fornecedoras de componentes saiu de 148, em 2003, para 176, em 2006 (Jung, 2008; Ritter, 2010).

Com as mudanças, muitas transações controladas no passado pelo sistema de subsidiárias foram drasticamente enfraquecidas. Por exemplo, com a falência da Halla Climate Controle Corporation – grupo que tinha o controle sobre os fornecedores

de componentes essenciais, tais como Mando Machinery Cooperation e Halla Climate Controle Corporation –, houve enfraquecimento do sistema de integração vertical em que predominava o forte controle das montadoras sobre seus fornecedores. A Hyundai Mobis tornou-se a maior subsidiária de fornecimento de componentes de Hyundai Motors, no lugar da Mando Machinery Cooperation. Como resultado, cria-se novo sistema de fornecimento de componentes baseado na relação central-filial, com o sistema de produção passando a ser modularizado.

A Hyundai e Kia Motors começaram a promover o sistema de modularização da produção em 1999. Isto significa que os fornecedores entregam bens montados em módulos que permite o uso comum, propiciando a produção em grande escala e a terceirização dos componentes, ampliando o processo de relação entre fornecedores e montadoras, tornando a relação mais horizontal. Além do mais, esse novo sistema promove a diversificação do canal de transação dos fornecedores de componentes, reduzindo e eliminando as transações exclusivas. Em 1990, os fornecedores de componentes das quatro montadoras que tiveram apenas um parceiro na transação atingiram 66,9%, mas esta proporção diminuiu para 55,4% em 2001 (Jung, 2008).

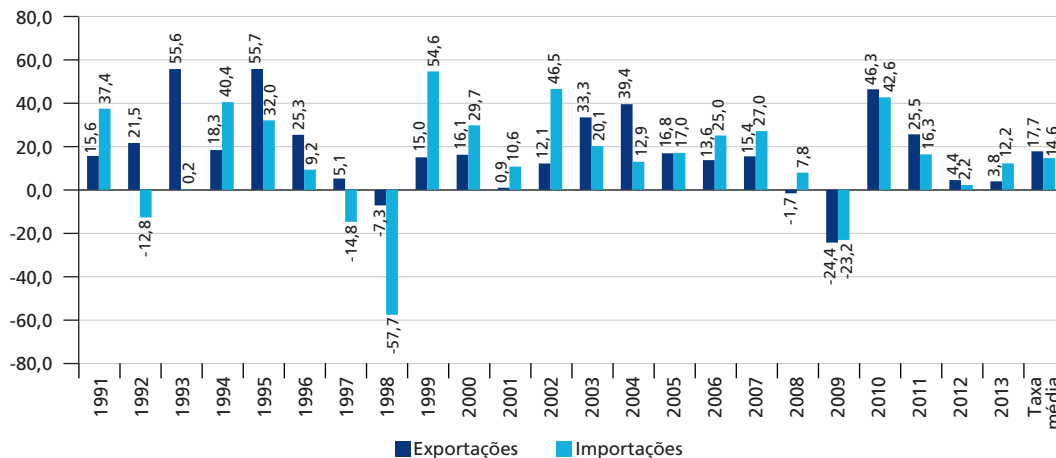
Para Jung (2008), as mudanças no mercado da indústria automobilística sul-coreana devem ser vista como resultado de quatro fatores básicos, que promoveram a redução da operação exclusiva e contribuíram para a diversificação dos canais de transação, listados a seguir.

1. A incorporação da Kia Motors à Hyundai promoveu a abertura do canal de transação entre os dois fabricantes de automóveis e os fornecedores de componentes, para que os fornecedores da Hyundai pudessem receber ordens da Kia Motors e vice-versa.
2. A GM e a Renault, que adquiriram a Daewoo e a Samsung, promoveram as transações de seus próprios fornecedores de componentes com as outras montadoras nacionais, com o objetivo de introduzir incentivos para o desenvolvimento de fornecedores de peças e componentes.
3. Com os fornecedores estrangeiros de peças e componentes avançando para o mercado da Coreia do Sul, os fornecedores de componentes passaram a buscar novos canais de distribuição, que não fossem limitados apenas ao mercado sul-coreano, diversificando assim as relações com outros mercados e empresas.
4. Houve aumento de importações de componentes de automóveis vindo de outros mercados, como os do Japão, da China, dos Estados Unidos e da Alemanha.

O processo da mudança de atuação das empresas sul-coreanas, diversificando suas relações entre montadoras e fornecedoras, pode ser analisado pelos dados do comércio externo de produtos automotivos do país. Conforme o gráfico 4 – considerando-se o período 1991-2013 – a taxa média de crescimento das exportações de produtos automotivos foi de 17,7%, enquanto a das importações foi de 14,6%. Pelo lado das exportações de produtos automotivos, a taxa de crescimento das exportações nos anos 1990 é muito elevada – muito acima da taxa de crescimento das importações –, visto que, nos anos 1990, foi de 22,8%, enquanto a taxa média de crescimento das importações para esse período foi de 9,8%; fato este que ainda reflete a dinâmica sistêmica vertical e a relação de transação exclusiva e fechada das empresas sul-coreanas. Por sua vez, nos anos 2000 – principalmente a partir da crise de 1997 e da reorganização das indústrias automobilísticas coreanas –, a taxa média de crescimento das exportações foi de 14,4%, enquanto a das importações foi de 17,6%; ocorrência que pode ser considerada resultante do fim do sistema vertical e de transação exclusiva, para um sistema de diversificação do canal de transação dos fornecedores de componentes, o que ampliou os canais de fornecedores com empresas e novos mercados. Além do mais, reflete também mais abertura da economia no comércio externo.

GRÁFICO 4

Taxas de crescimento de exportações e importações de produtos automotivos – Coreia do Sul (1991-2013)



Fonte: United Nations Commodity Trade Statistics Database (Comtrade).

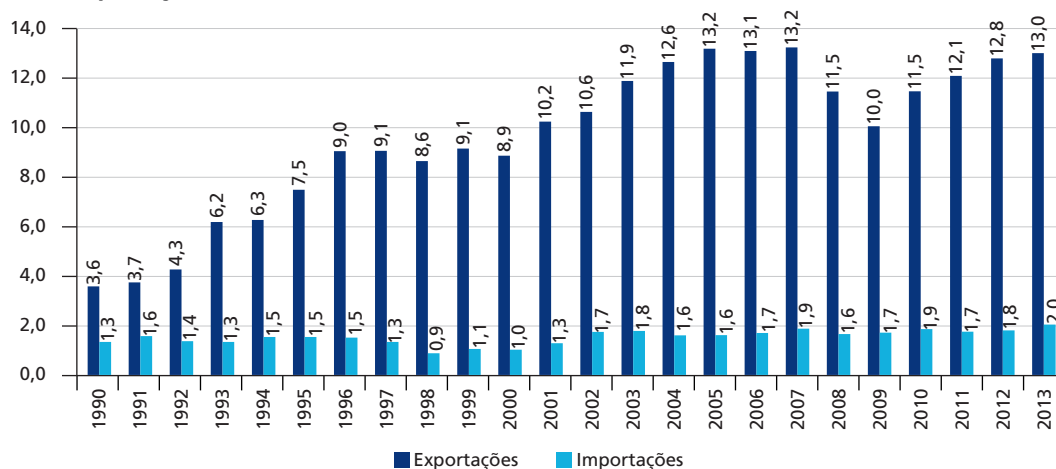
A dinâmica do comércio externo de produtos automotivos da Coreia do Sul também mostra que – nas crises de 1997, crise mais de caráter regional, e na crise de 2008, crise com dimensões na economia mundial – o comércio externo de produtos

automotivos sul-coreano sofreu com elevadas taxas de crescimento negativas, tanto nas exportações como nas importações. Na crise de 1997, a taxa de crescimento das exportações caiu -7,3%, em 1998, enquanto as taxas de crescimento das importações tiveram queda de -14,8%, em 1997, e -57,7%, em 1998. Na crise de 2008, a taxa de crescimento das exportações apresentou declínio de -24,4% e as importações, de -23,2%. Estes resultados em dois momentos de crise deixam em evidência uma questão básica em relação à Coreia do Sul: a intensidade da queda nas taxas de crescimento de exportações e importações pode ser considerada resultante de economia com alta dependência do comércio exterior, de modo que quanto maior a gravidade da crise na economia internacional, maior o impacto no comércio externo dos produtos automotivos.

O reflexo das elevadas taxas de crescimento das exportações e importações de produtos automotivos é perceptível na participação das exportações destes itens em exportações e importações totais da Coreia do Sul. A participação das exportações de produtos automotivos no valor total das exportações em 1990 era de 3,6%, apresentando crescimento constante, tanto ao longo dos anos 1990 como também ao longo da década de 2000, chegando ao patamar de participação de 13,0%, em 2013. Pelo lado das importações, embora a taxa média de crescimento destas tenha sido relevante nos anos 1990 e 2000, o crescimento da participação das importações de produtos automotivos no valor total das importações do país não apresentou grande alteração, saindo de 1,3%, em 1990, para 2,0%, em 2013.

GRÁFICO 5

Participação de exportações e importações de produtos automotivos nas exportações e importações totais – Coreia do Sul (1990-2013)



Fonte: Comtrade.

É importante observar que – nos dois momentos de crise econômica (1997-1998 e 2008-2009) – a participação das exportações dos produtos automotivos nas exportações totais apresenta queda e aponta para confirmação do fato de que a intensidade da queda nas taxas de crescimento de exportações e importações pode ser considerada resultante de economia com alta dependência do comércio exterior, de modo que quanto maior a gravidade da crise na economia internacional, maior o impacto no comércio externo dos produtos automotivos. É relevante também considerar que as diferenças nas taxas de crescimento de exportações e importações de produtos automotivos, assim como as elevadas diferenças nas participações, refletem resultado da balança comercial de produtos automotivos altamente positivo. Por exemplo, em 2013, o valor das exportações de produtos automotivos foi de US\$ 72,772 bilhões, enquanto as importações registraram valor de US\$ 10,485 bilhões, o que gerou *superavit* comercial de produtos automotivos no valor de US\$ 62,287 bilhões.

De acordo com Lee (1997), as exportações de automóveis e produtos automotivos sul-coreanos apresentam elevado crescimento por várias razões. Entre as principais, os esforços para controlar a qualidade, a expansão de redes de serviços após venda, a produção de ampla gama de modelos de exportação e uma estratégia mais agressiva de *marketing*. Talvez o mais importante de tudo, no entanto, deveu-se também ao agressivo esforço dos fabricantes da Coreia do Sul para explorar mercados estrangeiros. Carros sul-coreanos são agora exportados para número maior de países, especialmente para países em desenvolvimento. Esta expansão das vendas de carros da Coreia do Sul tem impacto direto na ampliação das relações entre montadoras e fornecedoras, ao intensificar o comércio externo de produtos automotivos.

Como citado no início desta seção, uma das principais características do comércio externo de produtos automotivos das empresas da Ásia é a maior diversificação de mercados. Este fato está fortemente associado à estratégia das empresas sul-coreanas em diversificar mercados, tanto para as exportações de seus carros, como para a 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.

Segundo Lima (2013), se for analisada a relação do comércio exterior da Coreia do Sul com os Estados Unidos e o Japão nos anos 1970, observa-se que – nesses anos – havia processo de redução de dependência em relação a estes países, tanto como destino das

exportações quanto como origem das importações. Basta ver que, em 1970, considerando-se as exportações e importações totais, os Estados Unidos tinham participação de 46,8% como destino das exportações e chegaram ao final do período com 29,2%, mantendo tendência de queda até o início dos anos 1980. Os Estados Unidos também apresentaram tendência de queda como origem das importações, ao longo dos anos 1970, saindo de 29,5%, em 1970, para 22,6%, em 1979, mas voltando a apresentar crescimento no início da década de 1980. O Japão também relevou tendência de queda como destino das exportações sul-coreanas e origem das importações. Em 1970, a participação do Japão como destino das exportações era de 28,1%, caiu para 22,3%, em 1979, e manteve esta redução até meados dos anos 1980, quando a participação do Japão como destino das exportações coreanas volta a aumentar. A queda da participação desse país como origem das importações sul-coreanas também apresentou substancial queda, saindo de 40,8%, em 1970, para 32,6%, em 1979, mantendo este ritmo até meados dos anos 1980, quando a participação do Japão como origem das importações aumenta novamente.

Entretanto, com a crise na economia mundial afetando, principalmente, os países em desenvolvimento e emergentes nos anos 1980, a Coreia do Sul redireciona suas exportações para os mercados dos países desenvolvidos. Entre seus principais parceiros comerciais, estão os Estados Unidos e o Japão, os quais apresentam crescimento tanto como destino das exportações quanto como origem das importações coreanas ao longo da década de 1980. Em relação aos Estados Unidos, a participação desse país como destino das exportações em 1980 era de 26,4%, indo para 33,2%, em 1989, sendo que, em 1986, esta participação foi de 40,1%. Como origem das importações, os Estados Unidos tiveram participação de 21,9%, em 1980, aumentando para 25,9%, em 1989. Por sua vez, em 1980, o Japão tinha participação como destino das exportações de 17,3% e passou para 21,5%. A participação do Japão como origem das importações, em 1980, era de 26,2% e chegou a 28,4%, em 1989.

Nos anos 1990, a Coreia do Sul retoma a estratégia de diversificação de mercados para as exportações e as importações, principalmente se considerando o comércio de produtos automotivos. Conforme mostra a tabela 7, as maiores taxas médias de crescimento das exportações de produtos automotivos da Coreia são para países em desenvolvimento.

Os principais países com maiores taxas médias de crescimento como destino das exportações são justamente economias em desenvolvimento: Rússia, Índia, Brasil, África do Sul e China, o chamado BRICS. O país que apresenta a maior taxa média de

crescimento como destino das exportações de produtos automotivos da Coreia do Sul é a Rússia, pois, entre 1994 e 2013, esta taxa foi de 70,2%. Em segundo lugar, a maior taxa média de crescimento das exportações foi da Índia, com 65,8%, seguida do Brasil, com 44,7%, África do Sul, com 36,1% e depois a China, com taxa média de 27,7%. Enquanto estas economias consideradas em desenvolvimento apresentaram elevadas taxas médias de crescimento como destino das exportações dos produtos automotivos, economias desenvolvidas tiveram taxas de crescimento menores, mas importante afirmar que são substanciais. Por exemplo, entre os parceiros comerciais tradicionais da Coreia, os Estados Unidos tiveram taxa média de crescimento das exportações como destino dos produtos automotivos sul-coreanos de 19,3%, e o Japão apresentou taxa de 14,0%. Entre os países europeus, a maior taxa média de crescimento das exportações como mercado de destino é a da Itália, com 20,8%, seguida por França (19,9%), Inglaterra (18,1%), Espanha (17,2%) e Alemanha, com participação de 16,0%.

TABELA 7

Destino das exportações, segundo países (produtos automotivos): taxa de crescimento – Coreia do Sul (1994-2013)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
1994	93,9	14,1	-71,5	63,3	-47,9	4,7	7,9	20,9	49,0	45,0	156,2	-
1995	5,3	29,4	39,8	420,0	207,0	98,1	120,0	169,0	78,1	102,6	108,1	-
1996	13,0	-2,4	-23,5	69,3	232,9	17,2	-3,5	0,5	79,0	48,4	-32,6	-
1997	9,0	20,4	-54,7	-88,6	-65,0	-19,4	212,6	37,4	-25,0	7,7	39,6	-
1998	-9,8	-26,9	37,3	234,2	-86,2	-22,9	30,1	-9,1	-14,2	58,7	-47,4	-
1999	86,8	53,6	2,5	93,2	107,7	3,9	4,7	5,9	27,1	16,0	-46,2	-
2000	47,5	14,6	47,7	23,5	-35,2	-33,6	-5,9	-14,4	-8,0	-15,6	116,2	-
2001	16,0	12,4	24,1	-19,6	282,3	12,1	-12,4	-7,4	23,8	-21,7	-32,4	-39,8
2002	18,6	28,2	74,0	21,4	45,9	19,6	7,4	17,5	25,4	10,7	-68,4	-49,1
2003	19,0	21,9	275,6	101,2	171,9	94,2	29,9	27,3	45,1	48,3	-49,0	168,3
2004	21,2	20,6	54,9	50,5	172,0	23,7	30,4	73,1	55,1	86,1	92,7	204,9
2005	-4,3	12,2	53,3	13,4	79,9	24,2	26,8	7,2	39,0	19,5	67,2	63,5
2006	5,1	5,4	-2,1	30,8	71,2	17,5	3,8	-10,9	-6,5	13,2	106,7	34,5
2007	-2,4	7,3	-5,0	45,2	91,5	24,8	-25,8	-6,8	-6,7	-15,7	294,9	6,6
2008	-9,1	12,4	-6,8	55,5	33,0	-45,8	-37,9	-33,1	-6,2	-61,8	93,3	-42,7
2009	-24,0	-26,7	21,4	-22,9	-77,7	-29,5	-20,5	-31,1	-49,9	-46,4	24,6	6,6
2010	42,0	46,9	52,3	30,7	141,9	27,9	-16,9	42,6	47,6	65,8	82,0	90,6
2011	28,0	21,4	25,5	13,5	60,9	52,7	94,1	14,9	58,8	11,3	22,5	50,2
2012	18,4	12,6	-12,7	-0,8	18,0	3,0	-34,8	51,0	-13,7	-36,3	-26,9	-13,7
2013	12,7	2,3	22,6	-21,0	-0,6	46,8	6,7	7,1	1,4	8,5	-6,0	-11,0
Taxa média	19,3	14,0	27,7	65,8	70,2	16,0	20,8	18,1	19,9	17,2	44,7	36,1

Fonte: Comtrade.

Do ponto de vista dos mercados de destino das exportações de produtos automotivos, pode-se afirmar que as taxas médias de crescimento das exportações confirmam a lógica de diversificação de mercados das empresas sul-coreanas, principalmente se considerar que os países em desenvolvimento apresentam mais dinamismo quando comparados com as economias mais desenvolvidas.

Pelo lado das importações, as maiores taxas médias de crescimento de mercados de origem entre 1994 e 2013 também são representadas pelos países em desenvolvimento, segundo os dados da tabela 8. A maior taxa média de crescimento das importações como mercado de origem é a da África do Sul, com 69,7%, seguida por Índia, com 51,6%, China, com 51,6% e Rússia, com 49,3%. O Brasil representa percentual bem menor (13,4%), inclusive quando comparado com economias desenvolvidas. Os tradicionais parceiros comerciais da Coreia, do Japão e dos Estados Unidos apresentaram as menores taxas de crescimento das importações como origem dos produtos automotivos. Os Estados Unidos evidenciaram taxa média de crescimento como origem das importações de produtos automotivos coreanos de 13,3%, enquanto o Japão teve taxa média de 7,7%. Em relação ao mercado europeu, a maior taxa média de crescimento das importações é da Inglaterra, com 30,21%, seguida por França, com 29,1%, Alemanha, com 26,0%, Espanha, com 20,1%, e Itália, com 14,6%.

TABELA 8
Origem das importações, segundo países: produtos automotivos (taxa de crescimento) – Coreia do Sul (1994-2013)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
1994	37,0	33,6	84,3	-9,4	23,2	74,1	28,2	2,4	48,4	59,4	-38,8	-
1995	56,1	3,7	132,6	46,7	-54,5	80,9	52,4	75,2	113,0	31,5	-79,0	-
1996	6,0	-17,2	57,0	3,9	90,0	33,1	28,1	41,5	-12,2	-42,6	140,6	-
1997	-6,2	-24,2	25,7	21,1	291,9	-27,7	-6,4	-8,8	-24,7	-16,2	-37,0	-
1998	-60,3	-31,7	-76,0	348,5	-86,3	-68,6	-74,6	-73,9	-60,0	-59,7	-51,4	-
1999	68,6	44,3	263,5	589,1	-98,2	44,5	73,0	-0,8	-52,8	140,1	87,8	-
2000	0,8	36,4	124,5	-43,1	289,5	36,9	40,4	12,6	49,7	34,6	-16,6	-
2001	-0,4	5,1	-11,2	-49,1	6,9	25,0	42,3	-6,1	6,4	-3,5	-5,0	-78,1
2002	20,9	26,0	68,7	-44,3	111,4	97,7	9,8	356,0	193,4	60,4	-1,0	14,4
2003	13,1	9,0	14,1	28,1	25,6	42,9	6,7	17,9	71,3	48,3	68,0	23,0
2004	10,3	7,2	43,0	317,7	56,6	26,8	50,7	31,3	43,6	2,9	21,3	-61,2
2005	0,4	13,3	81,9	2,9	80,0	21,9	24,2	-10,5	7,0	-26,6	-75,3	-31,7
2006	12,1	23,8	74,6	8,9	-98,9	31,4	-6,3	2,2	53,4	49,5	181,5	192,5
2007	19,0	22,2	66,6	48,3	109,1	23,5	9,0	39,2	65,4	-25,5	-76,6	498,5

(Continua)

(Continuação)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
2008	-8,6	10,4	22,6	139,0	228,5	7,2	5,3	-18,7	11,8	-8,7	-94,3	345,6
2009	-32,9	-28,6	-11,7	-67,3	119,5	-17,3	-44,4	-23,3	-24,3	-17,1	-10,5	40,4
2010	72,4	45,4	49,3	8,3	-69,3	32,3	-9,7	57,4	103,1	44,4	164,9	90,9
2011	13,4	-11,7	21,7	12,9	14,1	33,5	24,8	52,4	17,6	-4,6	107,1	11,5
2012	33,8	-21,1	-4,1	-8,1	19,6	9,2	21,1	29,4	-42,4	0,0	32,0	-77,0
2013	10,2	7,3	4,2	-10,8	-72,5	12,8	16,6	28,6	15,2	135,1	-50,6	-62,4
Taxa média	13,3	7,7	51,6	67,2	49,3	26,0	14,6	30,2	29,1	20,1	13,4	69,7

Fonte: Comtrade.

Assim como aconteceu na dinâmica de taxas de crescimento de destino das exportações dos produtos automotivos da Coreia do Sul, a taxa de crescimento das importações dos mercados de origem também aponta para maior diversificação de mercados por parte da Coreia, na construção de maior relação entre montadoras e fornecedores de peças automotivas.

Basta verificar que essas taxas de crescimento de exportações e importações se refletem em mudanças nas participações dos países citados na tabela 9 nas relações comerciais com a Coreia do Sul. Segundo os dados da tabela, as maiores taxas médias de crescimento das exportações de produtos automotivos para as economias em desenvolvimento têm forte relação com o crescimento da participação destes países na pauta exportadora da Coreia como mercados de destino. Com a maior taxa média de crescimento, a Rússia tinha participação de 0,4%, em 1994, e saltou para 7,4%, em 2013. A Índia – que teve a segunda maior taxa média de crescimento das exportações – saiu de participação de 0,0%, em 1994, para 1,6% em 2013. No caso da economia brasileira, com a terceira maior taxa de crescimento, a participação saiu de 2,7%, em 1994, alcançou 4,5%, em 2010, mas caiu nos últimos anos e ficou em 2,8%, em 2013. Esta queda pode ser considerada resultado do baixo crescimento da economia brasileira nos últimos anos. O crescimento mais impressionante é o da China, saindo de participação de 2,8%, em 1994, para 9,5%.

Considerando-se os parceiros mais tradicionais da Coreia, as menores taxas médias de crescimento das exportações como mercados de destino dos produtos automotivos coreanos refletiram-se em queda em suas participações como mercados de destinos. O Japão tinha participação como mercado de destino de 1,4%, em 1994, caindo para 1,0%, em 2013. Os Estados Unidos contribuíram com 29,2%, em 1994, e tiveram queda de 25,3%, em 2013.

TABELA 9
Destino das exportações, segundo países: produtos automotivos – Coreia do Sul (1994-2013)
(Em %)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
1994	29,2	1,4	2,8	0,0	0,4	5,6	1,2	2,4	1,3	1,7	2,7	-
1995	19,7	1,1	2,5	0,9	0,8	7,2	1,6	4,2	1,5	2,2	3,6	-
1996	17,8	0,9	1,5	1,3	2,1	6,7	1,3	3,3	2,1	2,6	1,9	-
1997	18,4	1,0	0,7	0,1	0,7	5,1	3,8	4,4	1,5	2,7	2,6	-
1998	17,9	0,8	1,0	0,5	0,1	4,3	5,3	4,3	1,4	4,6	1,4	-
1999	29,1	1,1	0,9	0,8	0,2	3,9	4,8	4,0	1,5	4,7	0,7	-
2000	37,0	1,1	1,1	0,9	0,1	2,2	3,9	2,9	1,2	3,4	1,3	0,7
2001	42,6	1,2	1,3	0,7	0,4	2,5	3,4	2,7	1,5	2,6	0,8	0,4
2002	45,0	1,3	2,1	0,8	0,5	2,6	3,2	2,8	1,7	2,6	0,2	0,2
2003	40,2	1,2	5,9	1,2	1,1	3,8	3,2	2,7	1,8	2,9	0,1	0,4
2004	34,9	1,1	6,5	1,2	2,1	3,4	3,0	3,3	2,0	3,9	0,1	0,8
2005	28,6	1,0	8,6	1,2	3,2	3,6	3,2	3,0	2,4	3,9	0,2	1,1
2006	26,5	0,9	7,4	1,4	4,8	3,7	2,9	2,4	2,0	3,9	0,3	1,3
2007	22,4	0,9	6,1	1,7	8,0	4,0	1,9	1,9	1,6	2,9	1,1	1,2
2008	20,7	1,0	5,8	2,8	10,9	2,2	1,2	1,3	1,5	1,1	2,2	0,7
2009	20,8	1,0	9,3	2,8	3,2	2,1	1,3	1,2	1,0	0,8	3,6	1,0
2010	20,2	1,0	9,7	2,5	5,3	1,8	0,7	1,2	1,0	0,9	4,5	1,3
2011	20,6	0,9	9,7	2,3	6,8	2,2	1,1	1,1	1,3	0,8	4,4	1,5
2012	23,3	1,0	8,1	2,2	7,7	2,2	0,7	1,5	1,1	0,5	3,1	1,3
2013	25,3	1,0	9,5	1,6	7,4	3,1	0,7	1,6	1,0	0,5	2,8	1,1

Fonte: Comtrade.

Sobre o mercado europeu, todos os países apresentaram queda na participação como mercado de destino das exportações dos produtos automotivos sul-coreanos. A Alemanha tinha participação de 5,6%, em 1994, e caiu para 3,1% em 2013; a Itália sai de participação de 1,2%, em 1994, para 0,7%, em 2013; Inglaterra tinha participação de 2,4%, em 1994, e de 1,6%, em 2013; a França sai de participação de 1,3%, em 1994, para 1,0% em 2013; e a Espanha tinha participação de 1,7%, em 1994, e ficou em 0,5%, em 2013. Em relação ao mercado europeu, é importante considerar que esta queda brusca está associada a dois fatores: *i)* a crise econômica de 2008 tem afetado muito mais as economias europeias, reduzindo assim drasticamente suas relações comerciais não só com a Coreia do Sul, mas também com vários outros países; e *ii)* esta queda também é resultante da diversificação de mercados realizada pela Coreia, de modo que – enquanto países em desenvolvimento têm ganhado espaço no comércio automotivo sul-coreano – os países da Europa apresentam queda.

É relevante considerar que – até mesmo havendo diversificação dos mercados de destino das exportações dos produtos automotivos sul-coreanos nos últimos anos, principalmente para países em desenvolvimento – os Estados Unidos continuam sendo o principal mercado destes produtos. O segundo maior mercado de destino dos produtos automotivos da Coreia do Sul é a China. Este aumento de participação chinesa também está associado a um elevado crescimento de participação de mercado de destino dos carros sul-coreanos, conforme foi visto na terceira seção desta pesquisa.

Em relação à origem das importações da Coreia do Sul de produtos automotivos, segundo os dados da tabela 10, os indicadores mostram concentração da relação das empresas sul-coreanas com quatro países basicamente: Alemanha, China, Japão e Estados Unidos. O principal mercado é a Alemanha, a sua participação como país de origem das importações era de 14,1%, em 1994, e saltou para 39,0%. Este forte crescimento da Alemanha tem como contrapartida forte queda da participação de parceiros tradicionais: Estados Unidos e Japão. O primeiro tinha participação de 20,7%, em 1994, e caiu para 11,5%, em 2013. A queda de participação do Japão foi mais acentuada ainda, pois, em 1994, a participação era de 48,0% e, em 2013, caiu para 14,3%.

TABELA 10

Origem das importações, segundo países: produtos automotivos – Coreia do Sul (1994-2013)
(Em %)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
1994	20,7	48,0	0,4	0,0	0,0	14,1	2,3	1,7	0,9	1,3	0,4	-
1995	24,5	37,7	0,7	0,0	0,0	19,3	2,6	2,2	1,4	1,3	0,1	-
1996	23,8	28,6	1,1	0,0	1,0	23,5	3,1	2,9	1,1	0,7	0,1	-
1997	26,2	25,5	1,6	0,0	4,6	20,0	3,4	3,1	1,0	0,7	0,1	-
1998	24,6	41,1	0,9	0,4	1,5	14,8	2,0	1,9	0,9	0,6	0,1	-
1999	26,9	38,4	2,1	1,7	0,0	13,9	2,3	1,2	0,3	1,0	0,1	-
2000	20,9	40,4	3,6	0,7	0,1	14,7	2,5	1,1	0,3	1,0	0,1	0,3
2001	18,8	38,4	2,9	0,3	0,0	16,6	3,2	0,9	0,3	0,9	0,1	0,1
2002	15,5	33,0	3,3	0,1	0,1	22,3	2,4	2,8	0,6	1,0	0,0	0,0
2003	14,6	30,0	3,2	0,1	0,1	26,6	2,1	2,8	0,9	1,2	2,8	0,0
2004	14,3	28,4	4,0	0,5	0,1	29,9	2,8	3,2	1,1	1,1	3,1	0,0
2005	12,3	27,6	6,2	0,5	1,8	31,1	3,0	2,5	1,1	0,7	0,6	0,0
2006	11,0	27,3	8,7	0,4	0,0	32,7	2,3	2,0	1,3	0,8	1,5	0,0
2007	10,3	26,2	11,4	0,5	0,0	31,8	1,9	2,2	1,7	0,5	0,3	0,1
2008	8,7	26,9	13,0	1,0	0,1	31,6	1,9	1,7	1,7	0,4	0,0	0,4
2009	7,6	24,9	15,0	0,4	0,2	34,0	1,4	1,7	1,7	0,5	0,0	0,7

(Continua)

(Continuação)

Ano	Estados Unidos	Japão	China	Índia	Rússia	Alemanha	Itália	Inglaterra	França	Espanha	Brasil	África do Sul
2010	9,2	25,4	15,7	0,3	0,0	31,6	0,9	1,8	2,4	0,5	0,0	0,9
2011	9,0	19,3	16,4	0,3	0,0	36,2	0,9	2,4	2,5	0,4	0,1	0,9
2012	11,7	14,9	15,4	0,3	0,1	38,8	1,1	3,1	1,4	0,4	0,1	0,2
2013	11,5	14,3	14,3	0,2	0,0	39,0	1,1	3,5	1,4	0,8	0,0	0,1

Fonte: Comtrade.

Embora as economias em desenvolvimento tenham apresentado taxas médias de crescimento de exportações e importações relevantes, assim como crescimento considerável na participação como mercado de destino das exportações, estes países não apresentaram grande desenvolvimento como mercados de origem das importações de produtos automotivos. A única exceção para esta afirmação é a China. Esse país tinha participação como mercado de origem das importações de apenas 0,4%, em 1994, e saltou para 14,3%, em 2013.

Segundo Lee (1997), a explicação para a diversificação e as parcerias entre montadoras da Coreia do Sul e fornecedores é o fato de que a globalização dos fabricantes sul-coreanos está associada à ampliação da relação comercial entre montadoras sul-coreanas e fornecedores, assim como à expansão do investimento em outros países em centros de pesquisa, o que resulta em maior intensificação de exportação e importação de produtos automotivos. No Japão, a Kia Motors expandiu e reorganizou o Japan Research Institute e estabeleceu a Kia Tokyo P&D Center. Nos Estados Unidos, esta empresa estabeleceu relação de cooperação com o Detroit Research Institute e o LA Design Research Institute. A Hyundai estabeleceu um instituto de pesquisa de tecnologia nos Estados Unidos em 1986, o primeiro realizado por uma montadora coreana fora do país. Na Alemanha, ao criar um centro de P&D em Frankfurt, em 1994, com o objetivo de desenvolver a tecnologia e os produtos adequados para o mercado europeu, a Hyundai estabeleceu sua rede de P&D, que atende também aos Estados Unidos, ao Japão e ao próprio mercado global. A Daweoo, incorporada à GM Korea, reforçou seus laços de cooperação mútua com várias outras empresas e relacionou o Worthing Technology Center – que adquiriu do IDA Group do Reino Unido – com o Munich Research Institute da Alemanha.

Essas três montadoras coreanas têm estabelecido uma rede global de *sourcing* que relaciona os Estados Unidos, o Japão e a Alemanha. A Kia Motors criou uma rede de ligação de institutos de pesquisa e fornecedores para produzir peças e componentes em Detroit, relacionada à KME, empresa alemã, e a um centro de pesquisa em Tóquio. A Daewoo estabeleceu um sistema de produção e fornecimento de peças e componentes, com motores passando a ser fornecidos a partir da Índia, pequenos dispositivos da

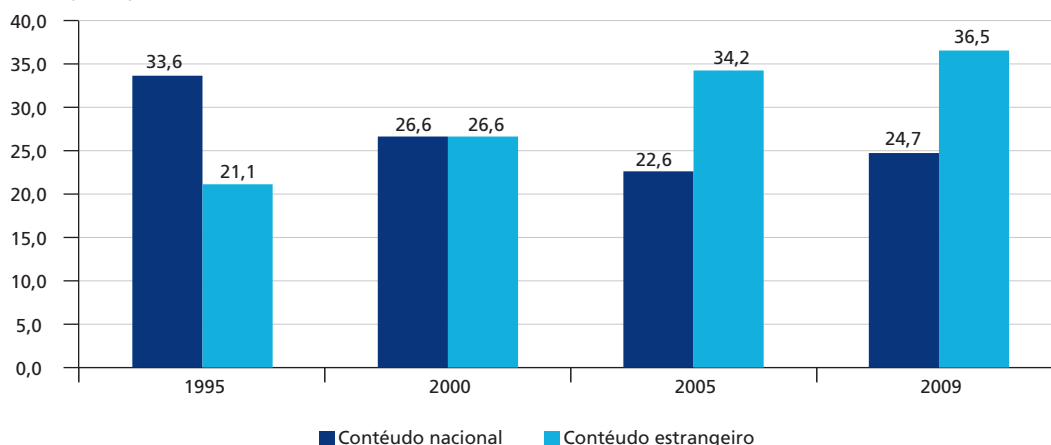
Roménia e partes principais – incluindo-se motores e transmissões – vindas da China e fornecidas para a região do Leste Asiático. A Hyundai também tem construído fábricas de peças em países em desenvolvimento, a fim de fornecer peças para suas plantas locais.

O real ganho em termos de valor adicionado e progresso tecnológico da inserção nas CGVs não é capturado pelas estatísticas convencionais de fluxo de capitais, bens e serviços. Por esta razão, o exame destas cadeias em geral tem sido feito pelos estudos de casos em nível de produtos ou subsetores. Os indicadores sobre valor agregado no comércio externo da OCDE contribuem para qualificar melhor a inserção da Coreia nas CGVs da indústria automobilística, principalmente se considerando a relação da Coreia do Sul com os Estados Unidos, o Japão, a Alemanha e a China, assim como os países do BRICS.

O valor agregado direto de conteúdo da indústria doméstica nas exportações brutas de equipamentos de transportes mostra a contribuição direta feita por uma indústria doméstica na produção de um bem ou serviço para exportação. Neste sentido – como mostra o gráfico 6 –, com a inserção da indústria automobilística coreana na CGVs, entre os anos 1990 e 2000, há redução da participação do valor agregado doméstico no valor bruto das exportações, com a participação saindo de 33,6%, em 1995, para 24,7%, em 2009.

GRÁFICO 6

Valor agregado direto de conteúdo da indústria doméstica e valor agregado de conteúdo estrangeiro no valor bruto das exportações: equipamentos de transportes (1995-2009)
(Em %)



Fonte: OCDE e Organização Mundial do Comércio (OMC).

Obs.: A definição de equipamentos de transportes nas estatísticas de comércio de valor agregado da OCDE é baseada na International Standard Industrial Classification (Isic) Rev. 3 Código 34 – Fabricação de veículos automóveis, reboques e semirreboques.

O Código 34 é subdividido em três grupos:

1) 341 – Fabricação de veículos automóveis.

2) 342 – Fabricação de corpos (carroçarias) para veículos a motor; fabrico de reboques e semirreboques.

3) 343 – Fabricação de peças e acessórios para veículos a motor e seus motores.

O valor agregado de conteúdo estrangeiro no valor bruto das exportações mostra o conteúdo importado destas – ou seja, o valor acrescentado estrangeiro proveniente de importações que são incorporados nas exportações. Enquanto o valor agregado de conteúdo doméstico apresentou queda ao longo dos anos 1990 e 2000, o valor agregado de conteúdo estrangeiro apresentou crescimento na participação no valor bruto das exportações sul-coreanas em equipamentos de transportes, saindo de 21,1%, em 1995, para 36,5%, em 2009.

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

Outro indicador relevante é o valor agregado doméstico incorporado na demanda estrangeira final, que mostra como o valor de exportação das indústrias – tanto por meio de exportações finais diretas quanto via exportações indiretas de intermediários – é realizado por outros países para os consumidores finais estrangeiros (famílias, instituições de caridade, governo e investimento). Este valor reflete como as indústrias – em cadeia de valor – são interconectadas aos consumidores em outros países, até mesmo quando não existe nenhuma relação comercial direta. O indicador mostra, portanto, o impacto da produção doméstica no montante integral da demanda final nos mercados estrangeiros. Este pode ser mais facilmente interpretado como *valor adicionado das exportações*. Segundo o gráfico 7, o valor agregado doméstico da Coreia do Sul em equipamentos de transportes incorporado na demanda final estrangeira apresenta tendência crescente entre os anos 1990 e 2000. Em 1995, o valor agregado doméstico era de US\$ 7.218 bilhões; em 2009, alcança US\$ 23.920 bilhões, taxa de crescimento de 231%, considerando-se a diferença dos valores entre 1995 e 2009. Neste sentido, pode-se afirmar que a indústria de equipamentos de transportes sul-coreana passou a ter mais influência na demanda final de outros países – ou seja, maior valor agregado nas exportações de outros países.

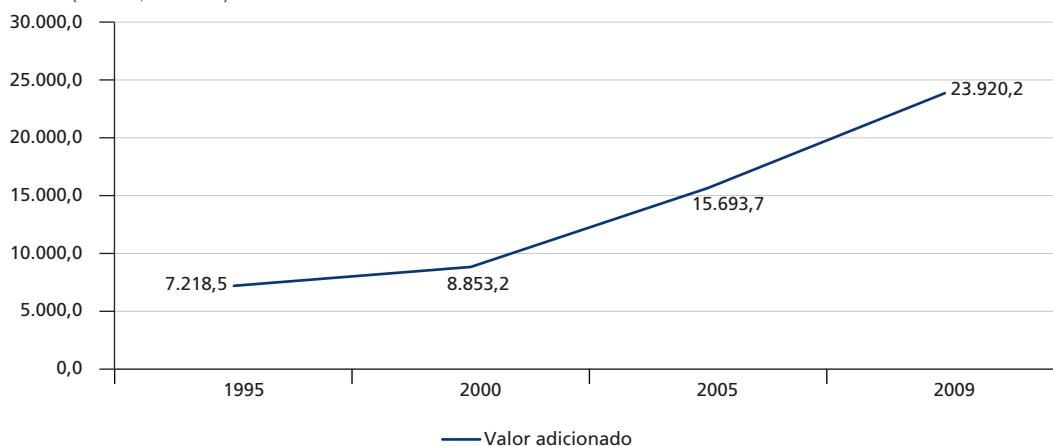
O impacto da produção doméstica no montante integral da demanda final nos mercados estrangeiros mostrado está associado a uma maior inserção da indústria sul-coreana de equipamentos de transportes em países como Estados Unidos, China e Índia, como revela o gráfico 8. Considerando-se os quinze principais países em que a Coreia do Sul tem maior participação no valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira, a participação sul-coreana nos Estados Unidos era de 9,2%, em 1995,

e passou para 14,8%, em 2009. Na China, esta participação saiu de 3,7%, em 1995, e foi para 10,6%, em 2009. Na Índia, a participação era de 0,1%, em 1995, e passou para 4,3%, em 2009. Outro país em que o valor agregado doméstico sul-coreano aumentou foi na Rússia, saindo de participação de 1,5%, em 1995, para 5,0%, em 2009.

GRÁFICO 7

Valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira: equipamentos de transportes (1995-2009)

(Em US\$ milhões)

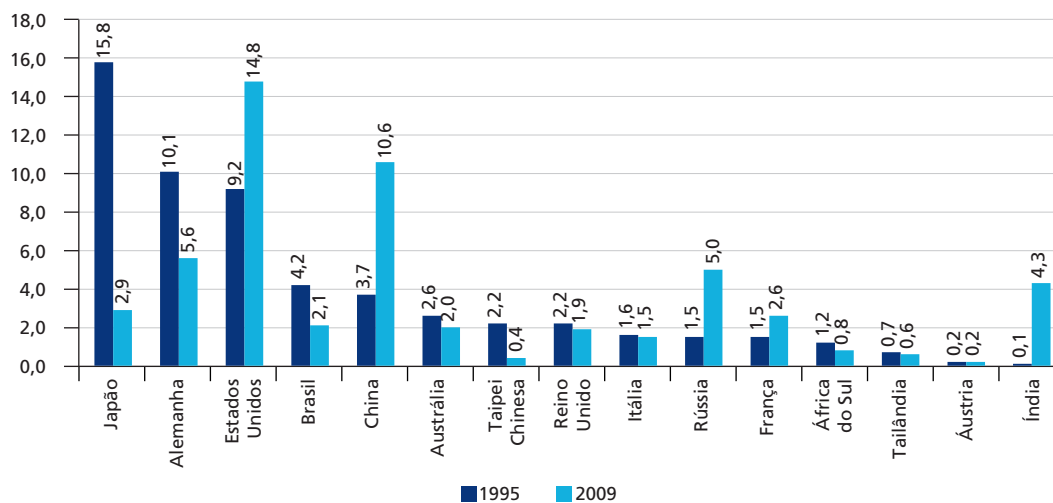


Fonte: OCDE e OMC.

GRÁFICO 8

Valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira, segundo países: equipamentos de transportes (1995-2009)

(Em %)



Fonte: OCDE e OMC.

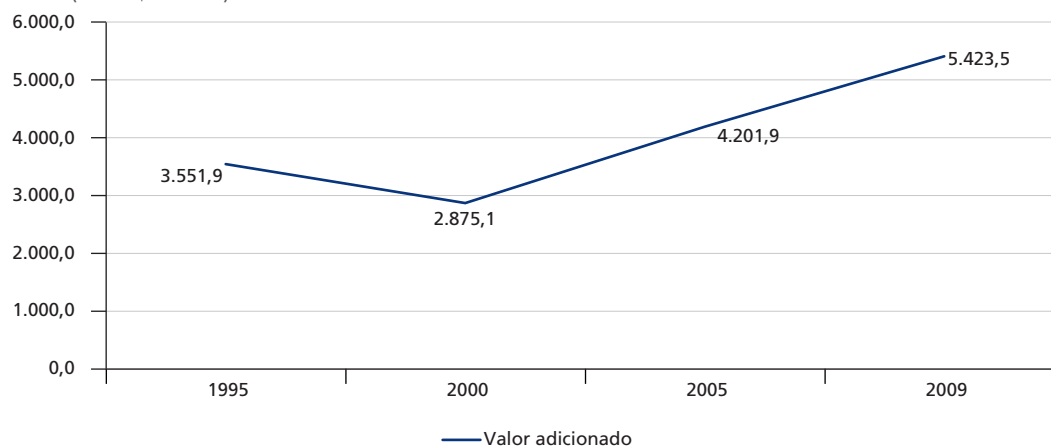
É importante notar que – até mesmo se tendo em conta que o Japão e a Alemanha são países com fortes relações comerciais com a indústria automobilística coreana, como mostrado nos indicadores – do ponto de vista do valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira de comércio exterior, a Coreia do Sul perdeu participação nestes países quando considerados os indicadores de comércio exterior segundo valor agregado. No Japão, a participação era de 15,8%, em 1995, e caiu para 2,9%, em 2009. Na Alemanha, a participação era de 10,1% e ficou em 5,6%. Para o Brasil, também há queda, saindo de 4,2%, em 1995, para 2,1%, em 2009. Estes indicadores mostram redução da participação da Coreia no valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira em países que são considerados parceiros tradicionais, como Japão e Alemanha. Por sua vez, mostra a ampliação de relação e inserção com outro parceiro tradicional, os Estados Unidos, e a expansão e a consolidação da relação de inserção da Coreia na China, assim como na Índia e na Rússia, países que pertencem ao BRICS.

Ao mesmo tempo que o valor agregado doméstico incorporado na demanda estrangeira final apresentou tendência de crescimento ao longo dos anos 1990 e 2000, como mostrado no gráfico 7, o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final também evidenciou crescimento ao longo desse período. O valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final mostra a demanda interna de um bem ou serviço final – comprados pelas famílias, pelo governo e pelas instituições sem fins lucrativos ao serviço das famílias, ou como investimento –, no qual é originário de valor agregado estrangeiro. É o corolário *importação* do valor adicionado doméstico incorporado na demanda final estrangeira e revela como indústrias no exterior (o montante de cadeia de valor) são interconectadas aos consumidores domésticos, até mesmo quando não existe relação comercial direta. O indicador mostra, portanto, o impacto da produção estrangeira no montante integral da demanda final nos mercados domésticos. Este pode mais facilmente ser interpretado como *valor adicionado das importações*. Como evidencia o gráfico 9, o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final em equipamentos de transportes na Coreia do Sul sai de US\$ 3,551 bilhões, em 1995, para US\$ 5,423 bilhões, em 2009, crescimento de 52,7%, comparando-se o valor de 1995 com de 2009.

GRÁFICO 9

Valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final: equipamentos de transformes (1995-2009)

(Em US\$ milhões)



Fonte: OCDE e OMC.

É importante observar que, enquanto o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final apresentou crescimento de 52,7% (de US\$ 3.551 bilhões para US\$ 5.423 bilhões) de 1995 até 2009, o valor agregado doméstico da Coreia do Sul incorporado na demanda estrangeira final evidenciou crescimento de 231% para o mesmo período (de US\$ 7.218 bilhões para US\$ 23.920 bilhões). Além do crescimento percentual do valor agregado doméstico incorporado na demanda estrangeira ser maior que o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final, em termos de valores há também diferença relevante. Ou seja, isso aponta para maior efeito da Coreia na indústria de equipamentos de transportes em mercados estrangeiros do que a influência de mercados estrangeiros no mercado coreano. Além do mais, considerando a parcela de insumos estrangeiros contidos nas exportações, um indicador para a cadeia produtiva, e a parcela de insumos produzidos em um país contidos nas exportações dos outros países como um indicador para a cadeia produtiva, pode-se afirmar que os indicadores apontam para o fato de que a Coreia apresenta maior ganho no indicador para a frente, fato este associado a economias mais desenvolvidas e que têm maior escala de exportações, assim como maior capacidade de diversificar a sua produção, principalmente em setores mais intensivos em tecnologia.

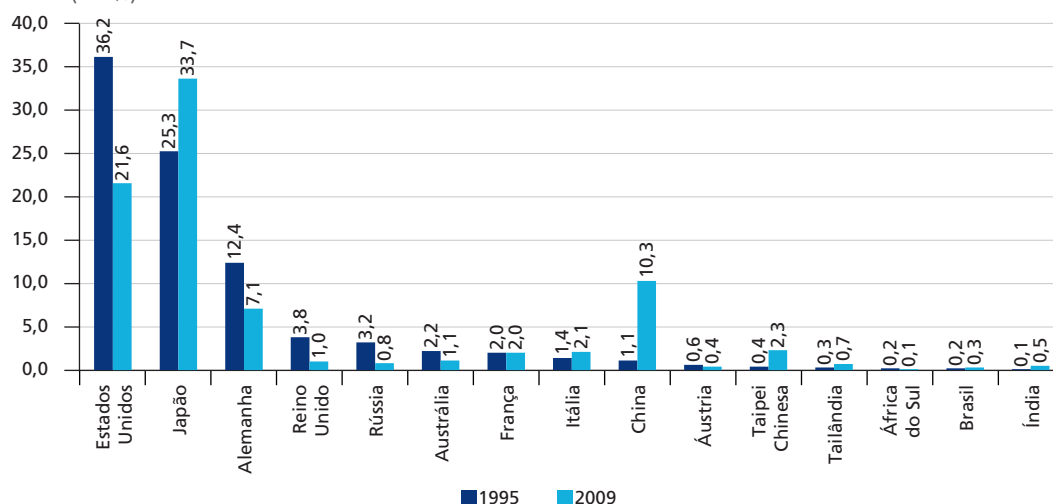
O crescimento do valor agregado estrangeiro incorporado na demanda final doméstica sul-coreana está associado a uma maior influência de economias como o Japão

e a China. Como mostra o gráfico 10, a participação do primeiro no valor agregado estrangeiro incorporado na demanda final doméstica era de 25,3%, em 1995, e ficou em 33,7%, em 2009. Em relação à China, a participação passou de 1,1%, em 1995, para 10,3%, em 2009. Por sua vez, a participação dos Estados Unidos apresentou queda, que foi de 36,2%, em 1995, para 21,6%, em 2009, assim como a da Alemanha, que saiu de participação de 12,4%, em 1995, para 7,1%, em 2009.

GRÁFICO 10

Valor agregado estrangeiro incorporado na demanda final doméstica, segundo países: equipamentos de transportes (1995-2009)

(Em %)



Fonte: OCDE e OMC.

Os indicadores de valor agregado das exportações e importações mostram que os principais países nas relações comerciais com a Coreia são antigos parceiros tradicionais como os Estados Unidos e o Japão, assim como países que passaram a ser mais importantes para a Coreia recentemente, como é o caso da Alemanha, China, Índia, Rússia (países membros do BRICS). Um fato relevante a ser notado é que a relação da Coreia com a China apresenta crescimento tanto em relação ao valor agregado doméstico incorporado na demanda final estrangeira como também em relação ao valor agregado estrangeiro incorporado na demanda final doméstica, o que mostra a crescente relação comercial entre esses dois países e a relevância da China para a Coreia na inserção na CGVs.

Segundo Salas-Porras e López-Aymes (2013), quando se discute a inserção dos países na CGVs, é importante considerar que – embora tenha predominado amplo

fluxo de IDE e comércio realizados por empresas transnacionais – há nível muito mais profundo de integração regional, que implica redes de produção, abastecimento e conhecimento, cujos padrões dependem não só das vantagens de localização, mas também das trajetórias seguidas pelas empresas e do contexto institucional de determinados países.

No caso das empresas automobilísticas coreanas, até mesmo se considerando que as empresas transnacionais coreanas evoluíram de estrutura predominantemente vertical e fechada para uma estrutura de relação cada vez mais aberta e modular, na Coreia do Sul a preferência por fornecedores coreanos ainda permanece, assim como um forte controle por parte da montadora. Este padrão é mais acentuado quando não há restrições institucionais – ou incentivos – para integrar fornecedores locais com a rede. Esta situação explica, em partes, o motivo da indústria automobilística coreana apresentar maior crescimento do valor agregado doméstico incorporado na demanda estrangeira que o valor agregado estrangeiro incorporado na demanda doméstica final.

Um exemplo dessa relação é a Hyundai. A empresa prefere investir em projetos *greenfield*, com controle total da gestão e da tomada de decisão, em parte, para assegurar transferência segura de *know-how* da matriz e, também, para estabelecer o controle de qualidade. A internacionalização das empresas sul-coreanas ainda está associada à gestão de rede centralizada – controlada pela Coreia do Sul e de propriedade sul-coreana – com tomada de decisão concentrada que permite a execução rápida de gestão e adaptação de capacidades. Em tal estrutura de governança, fornecedores locais são frequentemente limitados a seguir as especificações técnicas determinada pela montadora. Este esquema certamente fornece algum grau de certeza e estabilidade, o que tem sido fundamental para o sucesso das redes de empresas sul-coreanas em indústrias eletrônica e automotiva, especialmente em tempos de crise (Salas-Porras e López-Aymes, 2013).

Segundo Salas-Porras e López-Aymes (2013), é importante observar que a Hyundai se tornou um grande jogador na indústria automobilística, tanto no Norte como no Sudeste Asiático, construindo cada vez mais a gestão de densa rede de produção, o que explica a expansão da participação da China como um dos principais mercados de destino das exportações de produtos automotivos, assim como um dos mais importantes mercados de origem dos produtos automotivos. A Hyundai tem dezessete filiais na região (cerca de 40% de todos os seus afiliados), dez na China, cinco na área de Pequim e duas no Japão. Como observado anteriormente, esta tem tradicionalmente

preferido o controle total ou majoritário nos empreendimentos locais e no exterior. No entanto, com a China, isto tem sido exceção, entre outras razões, porque a criação de *joint venture* com empresas chinesas facilita muito o acesso a um mercado consumidor que tem crescido a um ritmo espetacular. Assim, a Hyundai tem investido em duas grandes empresas chinesas: a Beijing Hyundai Motor Co. (BHMC), que é uma *joint venture* com o estado, e a Beijing Automotive Industry Holding Co., uma parceria com a Hawtai. A *joint venture* com a BHMC é de longe a mais importante, pois fornece acesso a produção e vendas.

A Beijing Hyundai Motor Co. foi a primeira *joint venture* no setor automotivo depois que a China aderiu à Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001. O primeiro acordo global de cooperação entre dois grandes conglomerados (Hyundai-BHMC) foi assinado em 2002. O primeiro modelo a ser montado era o Sonata. Em 2008, o primeiro 1 milhão de veículos foi produzido, estabelecendo recorde local desde que a unidade começou a funcionar. Atualmente, a *joint venture* tem se tornado um dos cinco maiores produtores e vendedores na China. Recentemente, em janeiro de 2011, as importações da Hyundai-Kia na Coreia do Sul – combinadas com as instalações de produção da BHMC – atingiram 1 milhão de automóveis vendidos. Dessa forma, a Hyundai-Kia tornou-se a segunda maior vendedora de automóveis na China, com 9% em participação de mercado.

Em abril de 2008 – após dois anos de construção –, a Hyundai inaugurou sua segunda montadora na China. A nova fábrica é capaz de construir 200 mil unidades por ano. A planta é operada pela BHMC e os carros produzidos são modelos coreanos como Sonata, Elantra, Tucson e Accent, mas adaptados para o mercado chinês. Esta relação construída entre a Hyundai e a BHMC, além de facilitar o ganho de mercado na China, é capaz de evitar barreiras ao comércio. No local da instalação, a Hyundai estabeleceu um centro técnico, que inclui instalações para um centro de *design* e um centro de testes de motor. O centro técnico foi construído para aderir às necessidades locais.

A expansão das empresas sul-coreanas na economia mundial deixa em evidência a estratégia de diversificação de mercados e construção de rede de fornecedores mais ampla. Entretanto, é importante considerar que, até mesmo com maior horizontalização e ampliação das relações entre montadoras e fornecedores, ainda predomina por parte das empresas sul-coreanas, principalmente a Hyundai – a maior empresa automobilística

da Coreia do Sul – forte controle da sua gestão – ou seja, à medida que as redes formadas por empresas sul-coreanas expressaram tensões no esforço para alcançar melhor posição na competição regional – embora alguns ajustamentos tenham sido realizados em termos de terceirização local –, quando se trata de componentes cruciais com conteúdo de alta tecnologia, o controle da gestão fechado e concentrado é o preferido.

5 CONCLUSÃO

As políticas econômicas adotadas na Coreia do Sul são constatações do reconhecimento por parte do governo sul-coreano em entender que, em um país de industrialização tardia sem a presença do Estado, o avanço e o amadurecimento do parque industrial dificilmente seriam alcançados. A essencialidade do papel do Estado faz-se presente no modelo de desenvolvimento adotado, pelo desenvolvimento industrial voltado para o comércio exterior, que exigiu grande habilidade na condução da política econômica. Neste contexto, a indústria automobilística foi fundamental para o aprofundamento do parque industrial do país. A partir de 1962, com o início dos planos quinquenais, o governo passou a apoiar de forma intensa a indústria automobilística por meio da promulgação da Lei de Promoção do Setor Automotivo (1962) e o Plano de Promoção da Indústria Automobilística a Longo Prazo. O governo coreano, associado com o Ministério do Comércio e da Indústria, foram os principais responsáveis pelo desenvolvimento da indústria automobilística, propiciando o cenário para o surgimento de grandes empresas de automóveis coreanas como a Hyundai, Kia e Daewoo.

As medidas de estímulo ao setor concediam isenção tarifária às importações de peças e componentes e aos impostos para as montadoras e criavam medidas de proteção no mercado interno para a importação de veículos estrangeiros. Após a crise de 1973, o governo coreano muda a política para que a indústria automotiva evoluísse de um sistema de montagem de automóveis estrangeiros para um sistema de desenvolvimento de modelos nacionais, com a internalização do desenvolvimento de toda a parte de peças, equipamentos e componentes, impulsionando assim o setor de equipamentos de transportes.

Nos anos 1980, o governo adotou medidas de liberalização, ao retirar a maioria dos incentivos para o comércio exterior e adotar política completamente diferente do sistema de metas de exportação, que prevaleceu nos anos 1960 e 1970. Os anos 1990 e 2000 serão de continuidade do processo de abertura da economia coreana, assim como

a implementação de novas estratégias de desenvolvimento da indústria automobilística. O governo sul-coreano ampliou o mercado interno para a entrada de importações de automóveis, assim como de produtos automotivos. As alíquotas de importação e taxa de imposto sobre a aquisição de carros importados foram substancialmente reduzidos e os fabricantes estrangeiros passaram a ter mais liberdade em construir estratégias de inserção no mercado coreano. Com a crise de 1997, houve processo de fusões e aquisições que diminuíram o número de empresas automobilísticas sul-coreanas, assim como permitiu a entrada de investidores estrangeiros, o que ampliou a relação entre montadoras e fornecedoras do país.

A evolução das políticas voltadas para a indústria automobilística está associada à dinâmica e à evolução das empresas do setor. Nesse sentido, segundo os indicadores apresentados, a indústria automobilística coreana apresenta uma forte tendência em focar sua estratégia de produção em carros e diversificar seus mercados, de modo que as estratégias das empresas coreanas em expandir sua participação na produção mundial de veículos estão focadas em mercados com pontencial de demanda para seus automóveis, fato este que fica em evidência quando for analisado o comércio exterior de produtos automotivos das empresas coreanas, assim como a forte inserção em países como China, Índia, países da Europa, Estados Unidos e Brasil.

Em todos os indicadores apresentados, é inquestionável que a dinâmica da produção da indústria automobilística coreana apresentou uma queda substancial, principalmente a partir de 1997, quando comparado com a China e a Índia. Entretanto, é importante considerar que mesmo com a queda, a Coreia permanece entre os principais produtores de automóveis do mundo, além de ter duas empresas automobilísticas coreanas entre as principais empresas do mundo: Hyundai e Kia Motors. É relevante notar que, em 2012, a Hyundai teve participação de 41,8% na produção total de veículos a Coreia do Sul, enquanto a Kia Motors contribuiu com 34,8% – ou seja, as duas empresas dominam 76,6% da produção de automóveis no país. Em 2012, a GM Korea tinha participação no mercado interno de 17,2%, enquanto a Renault Samsung contribuía com 3,4% e a Ssangyong, com 2,6%.

Ficou claro também que o crescimento das economias da China e da Índia, assim como de outras economias asiáticas, como a do Japão, é fundamental para a indústria automobilística sul-coreana, pois 68,3% da sua produção são voltados para as exportações. Portanto, a Coreia do Sul tem nestes países um dos seus principais mercados.

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 ampliou 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.

Como resultante da política de caráter nacionalista que predominou na Coreia do Sul por muito tempo. 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.

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 empresas é diversificar mercados, tanto para as exportações de seus carros, quanto para a 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 à 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.

É relevante considerar também que – até mesmo havendo diversificação dos mercados de destino das exportações dos produtos automotivos sul-coreanos nos últimos anos, principalmente para países em desenvolvimento – os Estados Unidos continuam sendo o principal mercado dos produtos automotivos sul-coreanos. O segundo maior mercado de destino dos produtos automotivos da Coreia do Sul é a China. Este crescimento de participação da China também está associado a um elevado crescimento de participação de mercado de destino dos carros sul-coreanos.

Até mesmo se considerando que as empresas transnacionais sul-coreanas evoluíram de estrutura predominantemente vertical e fechada para estrutura de relação cada vez mais aberta e modular, a preferência por fornecedores sul-coreanos ainda permanece, assim como forte controle por parte da montadora. Este padrão é mais acentuado quando não há restrições institucionais – ou incentivos – para integrar fornecedores locais com a rede.

REFERÊNCIAS

BALDWIN, Richard; ROBERT-NICOUD, Frederic. **The impact of trade on intraindustry reallocations and aggregate industry productivity: a comment** national bureau of economics research. Cambridge, 2004. (Working Paper, n. 10718). Disponível em: <<http://goo.gl/8fYr3C>>.

_____. **Trade-in-goods and trade-in-tasks: an integrating framework**. Cambridge, 2010. (Working Paper, n. 15882) Disponível em: <<http://goo.gl/i9ERJm>>.

CANUTO, Otaviano. **Brasil e Coreia do Sul: os (des)caminhos da industrialização tardia**. São Paulo: Nobel, 1994.

_____. O padrão de financiamento na industrialização coreana. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 14, n. 3, p. 55, jul./set. 1994.

ESTEVADEORDAL, Antoni; BLYDE, Juan; SUOMINEN, Kati. **Are global value chains really global? – policies to accelerate countries access to international production networks**. Geneva: The 15 Initiative, 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/bD9FPB>>.

GROSSMAN, Gene M.; ROSSI-HANSBERG, Esteban. Trading tasks: a simple theory of offshoring. **American Economic Review**, 98, p. 1978-1997, 2008.

HARVIE, Charles; LEE, Hyun-Hoon. **Export led industrialization and growth – Korea's economic miracle 1962-89**. (Economics Working Paper Series). Australia: University of Wollongong, 2003. Disponível em: <www.ro.uow.edu.au/commwkpapers/67>. Acesso em: 6 Sept. 2010.

JONES, Ronald W.; KIERZKOWSKI, Henryk. The role of services in production and international trade: a theoretical framework. *In*: Jones, Ronald; Krueger, Alan (Eds.). **The political economy of international trade**. Oxford: Basil Blackwell, 1990.

JUNG, Sung Chu. Korean automobile industry's production network in China. *In*: ARIFE, Mohamed (Ed.). **Analyses of industrial agglomeration, production networks and FDI promotion**. Asia: Eria, 2008. Disponível em: <<http://goo.gl/hRHZ8I>>.

KOREA AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION (KAMA). **Korean automobile industry**: Annual Report 2013. Disponível em: <http://www.dgfez.go.kr/eng/img/download/Automotive_Industry-2.pdf>. Acesso em: 9 June 2014.

KIM, Dohoon; KOH, Youngsun. Korea's industrial development. *In*: SAKONG, II; KIM, Eun Mee. **Big business, strong state** – collusion and conflict in South Korean development, 1960-1990. New York: State University of New York Press, 1997.

KIM, Kwan. **The Korean miracle (1962-1980) revisited**: myths and realities in strategy and development. Notre Dame: Kellogg Institute, 1991. (Working Paper, n. 166).

KIM, Linsu. **Da imitação à inovação**: a dinâmica do aprendizado tecnológico da Coreia. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.

_____. O sistema nacional de inovação sul-coreano em transição. *In*: KIM, Linsu; NELSON, Richard (Orgs.). **Tecnologia, aprendizado e inovação** – as experiências das economias de industrialização recente. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.

KOH, Youngsun. The growth of Korean Economy and the role of government. *In*: SAKONG, II; KOH, Youngsun. **The Korean economy**. Six decades of growth and development. Seoul: Korea Development Institute (KDI), 2010. Disponível em: <www.kdi.re.kr>. Acesso em: 8 May 2011.

KOH, Youngsun. **The Korean economy**. Six decades of growth and development. Seoul: KDI, 2010.

KOH, Youngsun. **The Korean economy** – six decades of growth and development. Seoul: KDI, 2010.

LEE, Daechang. **Korean automotive industry in transition**. Seoul: Kia Economic Research Institute, 1997. Disponível em: <<http://goo.gl/DP9ent>>.

LEE, Junkyu *et al.* International economy policy. *In*: SAKONG, II; KOH, Youngsun. **The Korean economy** – six decades of growth and development. Seoul: KDI, 2010.

LEE, Kong Era. O aprendizado tecnológico e o ingresso de empresas usuárias de bens de capital na Coreia do Sul. *In*: KIM, Linsu; NELSON, Richard (Orgs.). **Tecnologia, aprendizado e inovação** – as experiências das economias de industrialização recente. Campinas: Editora da Unicamp, 2005a.

LEE, Won-Young. O papel da política científica e tecnológica no desenvolvimento industrial da Coreia do Sul. *In*: KIM, Linsu; NELSON, Richard (Orgs.). **Tecnologia, aprendizado e inovação** – as experiências das economias de industrialização recente. Campinas: Editora da Unicamp, 2005b.

LIMA, Uallace Moreira. **A dinâmica e funcionamento da cadeia global de valor da indústria automobilística na economia mundial no período recente**. Brasília: Ipea, 2014. (Texto para Discussão, n. 17).

_____. **Desenvolvimento capitalista e inserção externa na Coreia do Sul:** a economia política da diversificação industrial e do comércio exterior de bens de capital (1974-1989). 2013. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

MOREIRA, Maurício M. **Industrialization, trade and market failures. The role of government intervention in Brazil and South Korea.** London: Macmillan, 1994.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OCDE/OMC). **Interconnected economies:** benefiting from global value chains. 2013. Preliminary version. Disponível em: <http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/science-and-technology/interconnectedeconomics_9789264189560-em>. Acesso em: 20 June 2013.

SALAS-PORRAS, Alejandra; LÓPEZ-AYMES, Juan Felipe. **Korean transnational corporations:** driving force in the processes of regional integration. Los Angeles: Ucla, 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/ZfZZyH>>.

RAVENHILL, John. **From national champions to global partnerships:** the Korean auto industry, financial crisis and globalization. Massachusetts: MIT-Japan Program, 2001. Disponível em: <<http://goo.gl/ijJ6IM>>. (Working Paper, n. 01.04).

RITTER, Larissa. **The rise and competitiveness of South Korean automobile manufactures –** a comparative study with German auto producers. 2010. Dissertation – Auckland University of Technology, New Zealand, 2010. Disponível em: <<http://goo.gl/cde17W>>.

WORLD BANK. **Korea:** appraisal of the heavy machinery project. (World Bank Discussion Papers, volumes I and II: main report.) Washington: The World Bank, 1977. Disponível em: <<http://goo.gl/2nBeXE>>. Acesso em: 9 Oct. 2011.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

AMSDEN, Alice. **Asia's next giant:** South Korea and late industrialization. New York: Oxford University Press, 1989.

AMSDEN, Alice; KIM, Linsu. A technological perspective on the general machinery industry in the Republic of Korea. *In:* FRANSMAN, Martin (Org.). **Machinery and economic development.** London: Macmillan, 1986.

KAMA – KOREA AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION. **Korean automobile industry:** Annual Report 2013. 2013.

BALDWIN, Richard. Global supply chains: why they emerged, why they matter, and where they are going. *In:* ELMS, Deborah; LOW, Patrick. **Global value chains in a changing world.** Geneva: WTO, 2013.

CANUTO, Otaviano. **Processos de industrialização tardia**: o “paradigma” da Coreia do Sul. 1991. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

CASTRO, Lavinia Barros. **Financiamento do desenvolvimento**: experiência coreana (1950-80) e reflexões comparativas ao caso brasileiro. 2006. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CHANG, Ha-Joon. **Political economy of industrial policy in Korea**. University of Cambridge, 1993.

_____. **The political economy of industrial policy**. London: Macmillan Press LTD, 1994.

CHANG, Jin Sea; HONG, Jaebum. Economic performance of group-affiliated companies in Korea: intragroup resource sharing and internal business transactions. **The Academy of Management Journal**, v. 43, n. 3, p. 429-443, June 2000.

STURGEON, Timothy *et al.* O Brasil nas cadeias globais de valor: implicações para a política industrial e comércio. **RBCE**, Curitiba, n. 115, p. 26-41, abr./jun. 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/I41La2>>.

STURGEON, Timothy; BIESEBROECK, Johannes Van. **Crisis and protection in the automotive industry**: a global value chain perspective. The World Bank Policy Research. Sept. 2009. v. 1. (Working Paper, n. 5060).

SITES

OICA – ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES.
Sales and production statistics.

WTO – WORLD TRADE ORGANIZATION; WTC – WORLD TRADE ORGANIZATION.
International trade statistics.

EDITORIAL

Coordenação

Cláudio Passos de Oliveira

Supervisão

Everson da Silva Moura

Reginaldo da Silva Domingos

Revisão

Ângela Pereira da Silva de Oliveira

Clícia Silveira Rodrigues

Idalina Barbara de Castro

Leonardo Moreira Vallejo

Marcelo Araujo de Sales Aguiar

Marco Aurélio Dias Pires

Olavo Mesquita de Carvalho

Regina Marta de Aguiar

Erika Adami Santos Peixoto (estagiária)

Laryssa Vitória Santana (estagiária)

Manuella Sâmella Borges Muniz (estagiária)

Pedro Henrique Ximendes Aragão (estagiário)

Thayles Moura dos Santos (estagiária)

Editoração

Bernar José Vieira

Cristiano Ferreira de Araújo

Daniella Silva Nogueira

Danilo Leite de Macedo Tavares

Diego André Souza Santos

Jeovah Herculano Szervinsk Junior

Leonardo Hideki Higa

Capa

Luís Cláudio Cardoso da Silva

Projeto Gráfico

Renato Rodrigues Bueno

The manuscripts in languages other than Portuguese published herein have not been proofread.

Livraria Ipea

SBS – Quadra 1 - Bloco J - Ed. BNDES, Térreo.

70076-900 – Brasília – DF

Fone: (61) 2026-5336

Correio eletrônico: livraria@ipea.gov.br

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.



ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

Secretaria de
Assuntos Estratégicos

