

BRASIL E COREIA DO SUL NA CADEIA GLOBAL DE VALOR AUTOMOTIVA¹

Brazil and South Korea in the Global Automotive Value Chain

GABRIEL SEBEN TADIELLO | gabrielsebbentad@hotmail.com | Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGRI/UFSC) e membro do Grupo de Pesquisa em Economia Política dos Sistemas-Mundo (GPEPSM/UFSC).

HELTON RICARDO OURIQUES | helton.ricardo@ufsc.br | Professor Titular do Departamento de Economia e Relações Internacionais da UFSC. Professor do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais (PPGRI/UFSC) e Membro do GPEPSM (Grupo de Pesquisa em Economia Política dos Sistemas-Mundo).

Recebimento do artigo Agosto de 2023 **Aceite** Outubro de 2023

Resumo: Este artigo apresenta um estudo comparativo a respeito das formações históricas das indústrias automotivas do Brasil e da Coreia do Sul e suas diferentes estratégias de inserção na dinâmica das cadeias globais de valor a partir do fim dos anos 1990. A pergunta de pesquisa a ser respondida aqui foi a seguinte: como se dá a inserção do Brasil e da Coreia do Sul na cadeia global de valor automotiva? Nesse sentido, o texto tem como hipótese de que a análise sobre a cadeia global de valor automotiva e as posições em que se inserem Brasil e Coreia do Sul neste segmento é ilustrativa das posições América Latina, periférica, e da região-mundo do Leste Asiático, com países que já ascenderam ao núcleo orgânico (Japão e Coreia do Sul). Como resultados, a pesquisa compreendeu que enquanto a Coreia se insere na cadeia global dos automóveis através de montadoras e de fornecedores de primeiro e segundo nível, os chamados *global suppliers* (e com uma produção de orientação exportadora); o Brasil se insere nos *tiers* mais baixos da cadeia, geralmente como fornecedor de terceiro nível, com uma produção voltada ao mercado interno.

Palavras-chave: Coreia do Sul. Brasil. Análise dos sistemas-mundo. Indústria automotiva. Cadeia global de valor automotiva.

Abstract: This paper shows a comparative study regarding the historical formations of the automotive industries in Brazil and South Korea and their different insertion strategies in the dynamics of global value chains since the end of the 1990s. In this regard, the text hypothesis that the analysis of the global automotive value chain and the positions in which Brazil and South Korea are inserted in this segment is illustrative of the positions of Latin America, peripheral, and the world-region of East Asia, with countries that have already ascended to the organic core (Japan and South Korea). As a result, the research understood that while Korea is part of the global automobile chain through automakers and first and second level suppliers, the so-called global suppliers, and with export-oriented production; Brazil is included in the lowest tiers of the chain, generally as a third-tier supplier, with production aimed at the domestic market.

Keywords: South Korea. Brazil. World-systems analysis. Automotive industry. Automotive global value chain.

¹ Este artigo foi apresentado no 9º Encontro Nacional da Associação Brasileira de Relações Internacionais, ocorrido em julho de 2023. A pesquisa que deu origem a este artigo contou com o financiamento da CAPES.

1. INTRODUÇÃO

Arrighi e Drangel (1997) comprovaram a hipótese de uma estratificação tripartite da economia mundial em centro – semiperiferia – periferia, usando como indicador o PNB per capita. Os autores traçaram um panorama do posicionamento dos Estados no sistema interestatal entre 1938 e 1985, e identificaram uma estabilidade ao longo do período, identificando os pouquíssimos processos de ascensão e rebaixamento na estrutura tripartite mencionada. Entre eles, consta a ascensão da Coreia do Sul de periferia para a semiperiferia. Nos subperíodos estudados, em 1938-50, o Brasil constava como semiperiferia, enquanto a Coreia fazia parte do núcleo periférico². Quando analisadas as posições no período de 1960-70, acompanhando a tendência de mobilidade descendente explanada pelos autores, ao Brasil passa a ser atribuído o status de Estado periférico, ao mesmo tempo em que a Coreia do Sul segue fazendo parte deste mesmo núcleo. Kim (2005, p. 327) ressalta que “em 1960 a Coreia era o país mais pobre entre os países de industrialização recente”. No mesmo estudo de Arrighi e Drangel, no subperíodo 1975-83, ambos os países passam a constar como membros da semiperiferia, também seguindo a tendência proposta pelos mesmos de uma mobilidade ascendente na época de 1960-70 a 1975-83 (Arrighi e Drangel, 1997).

Portanto, ao início da década de 1980, pode-se dizer que ambos os Estados, Brasil e Coreia do Sul, “ocupavam o mesmo escopo no mapa da economia-mundo global, a semiperiferia” (Wallerstein, 1979, p. 100). Desde então, parece que as trajetórias de ambos os países começaram a se diferenciar. Isso tem relação com processos históricos, como apontado por Amsden (2009), por exemplo. Contudo, o fato é que, como mencionado por Bértola e Ocampo (2010, p. 15), apesar de ter apresentado índices “que superavam os dos continentes africano e asiático até meados do século XX, o atraso da região América Latina em relação ao Ocidente ampliou-se muito após 1980”. Segundo esses mesmos autores,

Desde 1980 até a atualidade, a América Latina não apenas perdeu posições em relação às economias desenvolvidas, mas também iniciou um processo de deterioração em relação à média mundial. Enquanto muitas nações, especialmente na Ásia, experimentaram um rápido crescimento econômico, a América Latina mostrou um dinamismo significativamente menor. Como resultado, a região perdeu participação na produção mundial: de 9,8% em 1980 para 7,9% em 2008 (Bértola & Ocampo, 2010, p. 19).

No que diz respeito à Coreia do Sul, ressalta-se que, segundo Santos (2014), após o período de domínio japonês, logo ao fim da Segunda Guerra Mundial, esse país foi deixado completamente à mercê de sua própria sorte: Desde os anos 1960, no entanto, com uma estratégia de desenvolvimento centrada na forte intervenção estatal, na criação de conglomerados empresariais e de uma industrialização orientada para as exportações, além das vantagens do apoio dos EUA no contexto da Guerra Fria (Amsden, 2009; Arrighi, 1997), e de uma força de trabalho disciplinada e qualificada, submetida a forte repressão salarial até meados dos anos 1980, a Coreia do Sul ascendeu no sistema interestatal, alcançando o status de membro do núcleo orgânico nos anos 1990, enquanto o Brasil permaneceu na semiperiferia (Lima, 2017).

É baseando-se na hipótese de que as estratégias de inserção e desenvolvimento na cadeia global de valor automotiva de Brasil e de Coreia servem como ilustração das posições da região América Latina e da região-mundo³ Leste Asiático, respectivamente, na economia-mundo capitalista durante o ciclo sistêmico de acumulação estadunidense, que o presente estudo concentrou seus esforços em coletar dados e comparar analiticamente como diferiram as trajetórias dos dois países no setor, fazendo com que o Brasil estagnasse na semiperiferia, à margem das etapas mais rentáveis das cadeias de valor; e a Coreia do Sul ascendesse ao núcleo orgânico, tomando a dianteira da fronteira tecnológica em diversos setores, tal qual o automotivo.

Como menciona Lima (2017) referente à transformação estrutural ocorrida na Coreia do Sul entre os anos 1960 e 1980, três correntes teóricas se destacam ao tentar explicar esta ruptura: a) a corrente neoclássica que entende que o êxito sul-coreano é oriundo dos princípios de mercado e houve relativamente pouca expressão na intervenção estatal (Balassa, 1982); b) a escola heterodoxa endogenista que credita ao Estado sul-coreano total e central autoridade no que diz respeito ao desenvolvimento econômico (Amsden, 1989; Chang, 1994); c) e a linha alternativa que identifica o cenário externo como um fator fundamental e favorável, estimulando as condições necessárias para o avanço econômico e tecnológico sul-coreano (Medeiros, 1997)⁴.

² Ver Arrighi e Drangel (1997, p. 197).

³ Ver Vieira, Ouriques e Santos (2023, p. 29).

⁴ O desafio proposto aqui é de utilizar-se da metodologia proposta por Balassa (1965) do Índice de Vantagens Comparativas Reveladas, justamente por ser uma das referências da corrente neoclássica (a), para fundamentar a relevância das outras duas correntes, a heterodoxa endogenista (b); e a alternativa (c)

Assim sendo, o artigo está organizado da seguinte maneira: a segunda seção discute as posições dos países e regiões na economia-mundo capitalista; a terceira seção, utilizando os dados estatísticos mencionados anteriormente, ilustra a posição dos dois países na cadeia global automobilística; a quarta seção discute a centralidade da conjuntura sistêmica para a compreensão das trajetórias de desenvolvimento; seguida pelas considerações finais.

2. A CONSOLIDAÇÃO DA POSIÇÃO SEMIPERIFÉRICA VIS-À-VIS A BUSCA PELO NÚCLEO ORGÂNICO

Para Arrighi e Drangel (1997, p. 140), a economia-mundo capitalista é estruturada em cadeias de mercadorias que atravessam as fronteiras nacionais. Os autores definem atividades do núcleo orgânico como aquelas “que controlam uma grande parte do excedente total produzido dentro da cadeia de mercadorias. E as atividades periféricas “são aquelas que controlam pouco ou nada desse excedente” (*idem, ibidem*).

Na posição intermediária, os Estados semiperiféricos são aqueles que “têm o poder de resistir à periferação, embora não tenham poder suficiente para superá-la completamente e fazer parte do núcleo orgânico” (*idem, ibidem*). Mas o que é uma atividade inovadora, típica de núcleo orgânico? A atividade inovadora é, por definição, fonte de superlucros e oligopolista/monopolista. Nesse sentido, não há uma atividade intrinsecamente específica do centro, da semiperiferia ou da periferia. Isso se altera no tempo e no espaço. A indústria têxtil, por exemplo, só se deslocou para as periferias do capitalismo quando deixou de ser a fonte das inovações e de superlucros. Quando vira competitiva, torna-se atividade semiperiférica ou periférica, controlada por produtores dessas regiões.

O que importa, também, é o *comando ou controle* da atividade econômica. Assim, os elos mais lucrativos das cadeias de mercadorias tendem a se localizar nos países centrais, e os menos lucrativos, nos países periféricos. A indústria automobilística é um ótimo exemplo dessa linha de raciocínio, porque as principais empresas são oriundas de países centrais e de países em ascensão (como exemplificado pelo crescimento da indústria autóctone chinesa nas duas últimas décadas, particularmente).

Voltando ao tema da hierarquização tripartite da economia-mundo capitalista, é importante destacar também que “toda esta conjuntura global está sustentada sobre um desenvolvimento inversamente proporcional entre os Estados de maneira simultânea: é necessária a existência de regiões desiguais, onde quando há desenvolvimento por um lado, deve haver descenso do outro, solidificando justamente os núcleos orgânico e periférico” (Wallerstein, 1979, pp. 60-61).

Nessa contextualização, as trajetórias das regiões América Latina e Leste Asiático, desde os anos 1980, é claramente divergente (Amsden, 2009), com a persistência da condição periférica/semiperiférica dos países latino-americanos, de um lado; e a ascensão da Coreia do Sul, para a posição central, do outro, além da passagem da China da periferia para a semiperiferia (em termos de renda) e da maior centralidade desse último país nos processos moleculares de acumulação de capital. Em outras palavras, ocorreu um claro movimento de melhor posicionamento da Coreia do Sul em atividades inovadoras (elos mais rentáveis das cadeias globais de valor); movimento replicado – e ainda em curso – em escala ampliada, pela China.

O resultado dessa trajetória divergente, em termos comparativos entre Brasil e Coreia do Sul, pode ser percebido na Tabela 1, que mostra cronologicamente a evolução do PNB per capita dos dois países e dos EUA, entre 1970 e 2020.

Tabela 1 – PNB per Capita do Brasil, da Coreia do Sul e dos EUA (1970-2020)
(em US\$ constantes de 2015)

Ano	Brasil	Coreia do Sul	EUA	Brasil/Coreia do Sul	Brasil/EUA	Coreia do Sul/EUA
1970	3.504,92	2.260,76	25.726,38	155,03	13,62	8,79
1975	5.023,07	3.046,65	27.428,41	164,87	18,31	11,11
1980	6.198,41	4.298,18	30.463,77	144,21	20,35	14,11
1985	5.782,59	6.262,99	34.616,44	92,33	16,70	18,09
1990	5.927,01	10.541,16	38.479,00	56,23	15,40	27,39
1995	6.432,64	15.047,47	41.121,61	42,75	15,64	36,59

Continua...

Tabela 1 – Continuação

Ano	Brasil	Coreia do Sul	EUA	Brasil/Coreia do Sul	Brasil/EUA	Coreia do Sul/EUA
2000	6.558,17	17.432,74	49.152,05	37,62	13,34	35,47
2005	7.119,92	21.066,51	52.938,56	33,80	13,45	39,79
2010	8.404,03	24.826,65	52.899,77	33,85	15,89	46,93
2015	8.617,94	28.822,10	58.180,98	29,90	14,81	49,54
2020	8.082,17	31.202,89	60.008,62	25,90	13,47	52,00

Fonte: World Development Indicators, World Bank. 2023. Elaboração dos Autores.

Esse indicador evidencia a divergência de trajetória dos dois países, cujo ponto de inflexão é a década de 1980. Salta aos olhos o processo de “empoderamento” da Coreia do Sul, no sentido de melhoria da renda per capita, pois esse país, que tinha um PNB per capita que equivalia a 8,79% do PNB per capita dos EUA em 1970, chega a 52% em 2020. O Brasil, que tinha um PNB per capita 55,03% superior ao sul coreano em 1970, termina o período com um PNB per capita 74,1% inferior ao daquele país. A comparação com o EUA, parâmetro para a análise, evidencia a estagnação brasileira nesse indicador, pois o resultado nos dois extremos (1970 e 2020) é praticamente o mesmo, 13,62% e 13,47% do PNB per capita dos EUA, respectivamente.

As trajetórias de Brasil e Coreia do Sul neste indicador mostram a vantagem do nosso país até 1980. A partir daí, claramente ocorre uma diferença nas trajetórias desses dois países, evidenciando uma bifurcação mais abrangente entre as duas regiões, assunto abordado por Amsden (2009).

No caso da América Latina,

“...é preciso lembrar que a década de 1980 foi marcada pela expressão “década perdida”, por conta das graves crises econômicas e financeiras que devastaram as economias da região e levaram à implantação das políticas de ajuste e reestruturação, que implicaram em abertura econômica, privatizações de grandes empresas estatais, arrocho nas contas públicas e intenso processo de substituição da produção nacional por importações, sobretudo em setores com maior valor agregado e conteúdo tecnológico” (Ouriques, 2015, p. 27).

Já, no caso do Leste Asiático, a ausência destes fatores determinantes supracitados – graves crises financeiras, abertura econômica, onda de privatizações, inclinação a importações – se devem ao papel fundamental do Estado no processo de desenvolvimento. Amsden (2009, p. 16) argumenta que, “se em um grupo, denominado ‘os países independentes’, houve a característica do Estado Desenvolvimentista atuante, tal qual China, Índia, Taiwan e a própria Coreia do Sul, investidores na produção autóctone de tecnologia; no outro grupo, o dos ‘países integracionistas’, o qual o Brasil e demais países da América Latina fazem parte, não houve estímulo à capacitação tecnológica própria e nem a consolidação de um corpo de empresas nacionais”.

A bifurcação entre as duas regiões, na verdade, tornou-se mais evidente a partir dos anos 1990, pois foi a partir daí que “...o Leste Asiático passa a figurar como centro financeiro e também produtor de produtos de alta complexidade tecnológica, dinamizando a produção e as finanças globais” (Arrighi, 1997, p. 101).

Vale ressaltar aqui, no intuito de levantar distinções em nossa análise entre os dois Estados, que o Brasil do século XX é conhecido pela sua política macroeconômica de caráter pró-cíclico⁵, o que inevitavelmente o leva à dependência do capital estrangeiro, enquanto o setor público na Coreia do Sul neste mesmo recorte temporal alterna entre um caráter pró-cíclico e anticíclico⁶, demonstrando um melhor manejo para alternar suas políticas econômicas e compreender a dinâmica evolutiva da economia mundial.

Além disso, outro ponto a ser considerado é o da integração regional. Enquanto no Leste Asiático houve a construção de uma relação orgânica no abastecimento de insumos e transferência tecnológica que favoreceu o desenvolvimento de uma diversificação produtiva na Coreia do Sul, a América Latina, como região, falhou em formular uma rede de produção de bens intermediários. Aliás, pelo contrário, a participação dos bens intermediários nas exportações latino-americanas para o mundo e para a própria região ainda é muito baixa; caracterizavam, em 2000, menos de 10%. É justamente essa especialização em

⁵ Ver Coutinho (1999, p. 360).

⁶ Ver Laplane *et al.* (2013, p. 535).

bens baseados em recursos naturais com baixo ou nenhum nível de transformação e diferenciação que tem levado as empresas latino-americanas a ocuparem um papel menor nas cadeias globais de valor⁷. Mesmo analisando os dados que ilustram a configuração das exportações de manufaturados de 2007 a 2019, o Banco Mundial (2021) traz dados que evidenciam que, na direção oposta de uma pauta exportadora característica de países com altos índices de industrialização, no último ano do período abordado o Brasil segue exportando apenas 13,27% de produtos considerados de alta complexidade tecnológica. No início do período, o número era de 12,46%.

Por outro lado, a participação da América do Sul – e consequentemente, do Brasil – como localização das atividades de produção relacionadas à cadeia de valor automotiva cresceu e responde a 11% da localização das atividades totais de produção dos fabricantes do setor (Lima, 2015b). Lima (2016) ressalta que apesar dessa maior integração regional com os países da América Latina, sobretudo com Argentina e México, destinos de exportações brasileiras – aqui, quando mencionamos exportações nos referimos aos veículos montados em território brasileiro, mas oriundos de montadoras internacionais, o grande propulsor da produção brasileira continua sendo o mercado interno. A estratégia de foco no mercado doméstico faz sentido quando analisamos os principais parceiros comerciais: por exemplo, à época que a crise internacional chegou à Argentina, principal parceiro no setor, em 1998-2002, a produção brasileira apresentou taxa negativa de crescimento da produção de automóveis: -1,4%. Em outros anos, como 2014, com os maus resultados do modelo Kirchner e o desabamento da moeda argentina, o setor apresenta expressiva queda na produção total de automóveis: -15,1%.

Apesar disso, Lima (2016) explica que a dinâmica de produção de veículos está muito mais associada às questões internas da economia brasileira do que ao comportamento da economia mundial. Ressalta-se aqui que a produção responde diretamente ao ambiente econômico, apresentando crescimento ou recessão dependendo do comportamento das políticas macroeconômicas como as condições de crédito, políticas de estímulo ao setor e indicadores de consumo.

Ou seja, as fabricantes internacionais, sobretudo as estadunidenses e asiáticas, se inserem nesses mercados emergentes de América Latina e Central, África, CEI (Comunidade dos Estados Independentes) e Oriente Médio fugindo da saturação dos mercados tradicionais e aproveitando do menor custo de mão-de-obra, sem necessariamente haver um processo adequado de captação tecnológica por parte desses países para que se autonomizem produtivamente.

Aliada a isso, há ainda a questão da condução da política cambial na América Latina e no Leste Asiático. Um bom exemplo desse direcionamento equivocado, característico da América Latina, pode ser enunciado com a crise oriunda do choque internacional do preço do petróleo, com grande repercussão no Brasil, conforme destacado por Katz (2005, p. 430): “outro fator que contribuiu poderosamente para esse desempenho industrial declinante durante a década de 1980 foram políticas de estabilização macroeconômicas insatisfatoriamente elaboradas, as quais ajudaram a propagar as dificuldades do setor externo e a difundi-las às esferas fiscal e monetária”.

Gala (2007) analisa trinta anos de política cambial das duas regiões, elucidando que o manejo desses instrumentos na Ásia se faz muito superior ao aplicado na América Latina. O primeiro ponto é a desvalorização proposital do câmbio. Na Coreia do Sul, o Estado interveio em diversos períodos para evitar uma apreciação expressiva de sua moeda, o *won*, acumulando reservas e mantendo a competitividade externa. Lá, o foco da política cambial era integralmente direcionado para a promoção deliberada de manufaturas para exportação, um dos motores do aumento da produtividade. Nos anos 1990, com o excelente desempenho das exportações sul-coreanas, o governo teve dificuldades em evitar a apreciação do câmbio – o que consideram Chang (2003) e Rodrik (1994) consideram ser uma das principais causas para a crise asiática de 1997 – e o Banco Central necessitou intervir acintosamente: só em um dia, em 1993, o Banco Central comprou mais de US\$1,8 bilhão em reservas. É a estratégia de defesa de competitividade via política cambial sendo posta à prova (Gala, 2007).

Na América Latina, por sua vez, diversos ciclos populistas⁸ levaram à sobrevalorização cambial, o que, apontam autores, deixou de ser funcional para o desenvolvimento econômico nesta região. Por conta dos elevados níveis de desigualdade de renda, característica estrutural da região, os governos populistas, como foi o caso do de José Sarney em 1985 no Brasil, tentam transferir recursos para as classes mais desfavorecidas através do déficit orçamentário⁹.

⁷ Ver Hamaguchi e Murakami (2013, p. 8-9).

⁸ Aqui, ressalta Gala (2007, p. 69), governo populista não se aplica no sentido de que governa para o povo; mas que abre mão do superávit orçamentário para desenvolver tentativas desenfreadas de políticas de diminuição da disparidade de renda, muitas vezes ligadas ao aumento salarial acima da produtividade do trabalho.

⁹ “A expansão monetária decorrente do financiamento dos déficits públicos reduz as taxas de juros e estimula a demanda agregada. O aquecimento da economia provoca aumentos de preços nos setores de não comercializáveis e aumento de importações de bens de consumo e capital. A prática de taxas fixas de câmbio somada aos aumentos da inflação resulta em sobrevalorizações cambiais. O governo aumenta salários reais de forma artificial devido à redução do preço dos bens comercializáveis. O aumento de salários reais tem como consequência um acréscimo do consumo agregado, voltado para bens importados. Como a melhoria dos salários não decorre de aumentos de produtividade, o acréscimo de consumo,

Portanto, a sobrevalorização cambial no Brasil em períodos específicos não decorre de seu desempenho como exportador, mas sim das consequências de medidas políticas que não aumentam, realmente, a produtividade, nem estimulam a formação de um setor dinâmico de bens comercializáveis que contribuiria para a acumulação de capital, nem para o estabelecimento de inovações tecnológicas domesticamente. Já a Coreia do Sul, aliada a Cingapura e Taiwan, obteve uma alavancagem de sua renda média de 10% da renda norte-americana em 1960 para mais de 60% ainda no final dos anos 1990 (Gala, 2007).

Para Gala (2007), a diferença foi que enquanto no Leste Asiático os países perseguiram um programa de estímulo às exportações, focados e fiéis a um objetivo de longo prazo, com práticas constantes de câmbio reais competitivos e estimulando a formação de um setor bem adaptado de bens comercializáveis, a América Latina focou seus esforços em um processo de substituição de importações voltado para o mercado interno com uma tendência à sobrevalorização cambial. Nesse sentido, a estratégia de industrialização com promoção de exportações do Leste Asiático se mostrou, indispensavelmente, muito mais eficaz que a estratégia de substituição de importações latino-americana.

É importante frisar, em síntese, que tanto a política macroeconômica quanto a questão cambial tiveram sua importância na diferenciação entre os dois países, no período analisado. Mas devem ser encaradas não como a explicação principal ou única para a distinta participação do Brasil e da Coreia do Sul na cadeia de valor automotiva, e sim como elementos complementares às diferenciações sistêmicas, que serão mencionadas na quarta seção desse artigo.

A Tabela 2 mostra os dados da produção mundial de veículos a motor de 2000 a 2019, de todos os tipos, por região. Percebe-se que a América do Norte e a União Europeia perderam competitividade no que diz respeito ao indicador, saindo ambas da casa dos 30% para menos de 20%, enquanto que esse decréscimo se converteu em acréscimo na parcela de produção oriunda da Ásia-Oceania: saiu de 30,8% para 53,6% da produção mundial – sem alterar a porcentagem total da produção para essas regiões na produção total global –, lembrando que entre essas três regiões, é a mais jovem em adentrar o setor. Hoje, pode-se dizer que no tocante ao setor automotivo, a Ásia-Oceania é o centro produtivo do mundo. Um feito impressionante que é liderado por dois dos melhores exemplos de economias de industrialização recente que conseguiram superar o atraso em um curto prazo: Coreia do Sul e, mais recentemente, China. A América do Sul, após um curto período de ampliação da produção, segue estagnada. A parcela mundial da produção permanece nos mesmos 3,6% há 20 anos. Lembrando que, quando falamos da produção da América do Sul, é quase que o mesmo que falar da produção brasileira, visto que, por exemplo, em 2019, dos 3,6% produzidos (3.319.361 veículos) na América do Sul, 88,7% (2.944.988) dizem respeito à produção do Brasil (OICA, 2020). Ou seja, é plausível relatar que a produção brasileira neste setor segue estagnada há pelo menos 20 anos.

Tabela 2 – Produção mundial de veículos a motor, todos os tipos – participação por região em % (período selecionado)

Região	2000	2005	2010	2013	2019 ¹⁰
América do Norte	30,4	24,6	15,6	18,9	18,2
União Europeia	29,4	27,3	22,0	18,5	19,3
Ásia-Oceania	30,8	38,8	52,5	52,4	53,6
América do Sul	3,6	4,5	5,7	5,3	3,6
África	1,9	0,8	0,6	0,7	1,2
Participação total	95,9	96,1	96,5	95,9	95,9

Fonte: OICA (2020); Lima (2015b, p. 24).

Então, tendo em mente que a produção brasileira não apresenta crescimento nos últimos vinte anos, foi necessário tentar mensurar por outros índices a inserção brasileira – e, simultaneamente, a da Coreia do Sul – nas CGVs automotivas: de veículos e de componentes automotivos. Para isso, realizamos o cálculo do Índice de Vantagens Comparativas Reveladas nos dois setores para ambos os países com os dados mais recentes.

especialmente de bens importados, é financiado por endividamento externo” (Gala, 2007, p. 70)

¹⁰ Optou-se por não apresentar os dados de 2020 e 2021 pela variação devido à pandemia de COVID-19.

3. ANÁLISE DO ÍNDICE DE VANTAGENS COMPARATIVAS REVELADAS DE BRASIL E COREIA DO SUL E DA PARTICIPAÇÃO NAS CGV

No intuito de avaliar a inserção de Brasil e Coreia do Sul no comércio mundial a partir do setor automotivo, optou-se por calcular o coeficiente do IVCR para o ano de 2019 para os dois países nos dois principais segmentos da cadeia: a exportação de carros¹¹ e de componentes de veículos¹² com base nos dados obtidos através da base de dados da OEC (The Observatory of Economic Complexity).

Balassa (1965) elucida que a equação abaixo apresentada calcula a participação das exportações de um dado produto – nesse caso, de carros e, posteriormente, seus componentes – de uma nação em questão – aqui, Brasil e Coreia do Sul – em relação às exportações de uma zona de referência – aqui, aplicando-se o comércio total mundial – desse mesmo produto, e compara esse quociente com a participação das exportações totais dessa nação em relação às exportações totais do comércio mundial. O Quadro 1 ilustra a equação:

Quadro 1 – Fórmula do Índice de Vantagem Comparativa de Balassa (1965).

$IVCR_j = (X_{ij}/X_i) / (X_{wj}/X_w)$
<p>Em que:</p> <p>X_{ij} = Valor das exportações brasileiras e depois coreanas no setor (primeiro em carros, depois em componentes de veículos) para o período;</p> <p>X_i = Valor total das exportações brasileiras e depois coreanas para o período;</p> <p>X_{wj} = Valor total das exportações mundiais no setor (primeiro em carros, depois em componentes de veículos) para o período;</p> <p>X_w = Valor total das exportações mundiais para o período.</p>

Fonte: Gala (2007, p. 116).

Se o valor alcançado através da equação for maior que 1 (um), pode-se constatar que o país possui vantagem comparativa revelada para as exportações desse setor em específico com relação ao setor na zona de referência (aqui, reitera-se, o comércio mundial total). Se o índice, entretanto, for menor que 1 (um), o país possui desvantagem comparativa revelada para suas exportações no setor selecionado. Enquanto que os Quadros 2 e 3 ilustram a aplicação dessa equação utilizando os dados de OEC (2020a; 2020b) para obtermos os quocientes dos Índices de Vantagens Comparativas Reveladas das exportações de: *i*) carros; e *ii*) componentes de veículos para Brasil em 2019, os Quadros 4 e 5 de igual maneira se atribuem da equação utilizando os dados de OEC (2020a; 2020b) para encontrar os quocientes do IVCR das exportações de: *i*) carros; e *ii*) componentes de veículos para a Coreia do Sul em 2019. Os coeficientes encontrados no caso do Brasil no ano de 2019 foram ambos negativos: 0,38 para a exportação de carros e 0,46 para a exportação de componentes de veículos, mostrando que o país, todavia, não possui vantagem comparativa no setor, o que vai de encontro com o estudo proposto por Schwertner *et al.* (2021) que analisou o desempenho das exportações brasileiras nesse mesmo setor no período 2000-2019, onde também foi encontrado coeficiente negativo para todos os anos do período com exceção de 2005:

A partir de 2003, a indústria automobilística brasileira passou por um rápido crescimento das exportações, que aumentaram, em média, 37% de 2003 a 2005. Entre 2004 a 2009, o IVCRS indicou uma diminuição na desvantagem comparativa média do setor automobilístico brasileiro em relação ao mercado mundial. No início da década de 2010, o setor automobilístico brasileiro passou, novamente, a apresentar aumento na desvantagem comparativa revelada em relação ao mercado mundial segundo o IVCRS. Esse quadro

¹¹ Sistema Harmonizado: 8703.

¹² Sistema Harmonizado: 8708.

persistiu até 2016, quando o índice em questão mostrou uma melhora considerável em relação ao ano anterior (Schwertner *et al.*, 2021, p. 11).

Quadro 2 – Aplicação do IVCR para as exportações de carros do Brasil, em dólares, em 2019.

$IVCRj = (Xij/Xi) / (Xwj/Xw)$
$Xij = 3.091.000.000$
$Xi = 243.739.000.000$
$Xwj = 777.000.000.000$
$Xw = 24.776.000.000.000$
$IVCRj = 0,012 / 0,031$
$IVCRj = 0,38$

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OEC (2020a; 2020b).

Quadro 3 – Aplicação do IVCR para as exportações de componentes de veículos do Brasil, em dólares, em 2019.

$IVCRj = (Xij/Xi) / (Xwj/Xw)$
$Xij = 1.800.000.000$
$Xi = 243.739.000.000$
$Xwj = 391.000.000.000$
$Xw = 24.776.000.000.000$
$IVCRj = 0,007 / 0,015$
$IVCRj = 0,46$

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OEC (2020a; 2020b).

Quadro 4 - Aplicação do IVCR para as exportações de carros da Coreia do Sul, em dólares, em 2019.

$IVCRj = (Xij/Xi) / (Xwj/Xw)$
$Xij = 40.800.000.000$
$Xi = 648.611.000.000$
$Xwj = 777.000.000.000$
$Xw = 24.776.000.000.000$
$IVCRj = 0,062 / 0,031$
$IVCRj = 2$

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OEC (2020a; 2020b).

Quadro 5 - Aplicação do IVCR para as exportações de componentes de veículos da Coreia do Sul, em dólares, em 2019.

$IVCRj = (X_{ij}/X_i) / (X_{wj}/X_w)$
$X_{ij} = 18.500.000.000$
$X_i = 648.611.000.000$
$X_{wj} = 391.000.000.000$
$X_w = 24.776.000.000.000$
$IVCRj = 0,028 / 0,015$
$IVCRj = 1,86$

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OEC (2020a; 2020b).

Já os coeficientes encontrados no caso da Coreia do Sul referentes ao setor de exportação de carros e, subseqüentemente componentes de veículos, mostraram outro panorama: os *IVCRj* localizados foram de 2 e 1,86, registrando, conforme a teoria proposta por Balassa (1965), vantagem comparativa quando analisados em concomitância com os números do setor em termos de comércio mundial. Também se faz pertinente ressaltar a diferença dos valores absolutos dos dois países: enquanto Brasil exporta, anualmente, quanto aos veículos de passeio e aos componentes de veículos, respectivamente, US\$3.09 bilhões e US\$1.8 bilhões, a Coreia exporta US\$40.8 bilhões e US\$18.5 bilhões.

Assim sendo, como destacam Schwertner *et al.* (2021), a indústria automobilística brasileira, apesar de vivenciar um crescimento em sua produção, maior abertura econômica e maior estabilidade na alternância entre as políticas macroeconômicas de governos de diferentes frentes, não conseguiu acompanhar essa alavancagem no que diz respeito à exportação.

Destaca-se que as montadoras têm implementado estratégias de forte adaptação dos produtos aos mercados locais, e, no caso do Brasil, a ênfase é em modelos pequenos e populares, com baixo custo e tecnologia, o que traz uma grande desvantagem ao país quando comparado à produção de países desenvolvidos como Estados Unidos, Alemanha e Japão, que dispõem de alta tecnologia e veículos mais sofisticados. Dessa forma, o mercado de destino dos veículos produzidos no Brasil são o argentino, o mexicano e os demais países da América do Sul (Schwertner *et al.*, 2021, p. 16, grifo nosso).

O presente estudo considera de suma importância reiterar que, avaliando os resultados não só da aplicação do IVCR para os países, mas das estatísticas de produção e comércio do setor em geral, o Brasil parece ter uma capacidade reduzida de orientar suas vendas aos setores mais aquecidos das cadeias de valor do setor automotivo. Em outra direção, suas maiores margens de lucro concentram-se em setores de baixo dinamismo e pouca complexidade tecnológica. É por conta disso, também, que alertam Schwertner *et al.* (2021) para a frágil competência de resposta desses setores em economias emergentes para lidar com a fuga de capitais e a elevação das taxas de juros em período de crises, por exemplo; tais quais as que o Brasil enfrentou indiretamente com a crise asiática de 1997, a crise da Rússia em 1998 e a crise argentina em 2001.

Outra maneira precisa de alocar o Brasil nas cadeias globais de valor é através da análise de suas exportações (1) para frente e (2) para trás¹³: tratam-se, respectivamente, (1) da parcela de insumos produzidos em determinado país – neste caso, no Brasil – contidos nas exportações gerais de outros países e (2) a da parcela de insumos estrangeiros contidos nas exportações de determinado país – neste caso, nas brasileiras. “O resultado da soma desses dois apresenta um índice que seria a posição do país nas CGVs” (Ferreira e Schneider, 2015, p. 112). Mas, no caso do setor automotivo em questão, para uma melhor compreensão, fez-se pertinente a elaboração das Tabelas 3 e 4 com dados que elucidassem a configuração das participações para frente e para trás do Brasil e da Coreia do Sul nas CGVs em setores relacionados à indústria automobilística.

¹³ Ver Hirschman (1958).

Tabela 3 – Participação para frente nas CGVs do Mundo, Brasil e Coreia do Sul em 2015
(em milhões de dólares e em porcentagem)

Indicador	Mundo	Brasil	Porcentagem	Coreia	Porcentagem
Exportações brutas	19.995.441,80	247.819,80	1,23%	613.917,90	3,07%
Exportações nas CGVs	9.581.074,50	80.706,30	0,84%	317.008,50	3,30%
Participação para trás nas CGVs (gvbcbp)	5.558.642,80	31.643,90	0,56%	224.098,50	4,03%
Participação para frente nas CGVs (gvcfp)	4.022.431,7	49.062,50	1,21%	92.909,90	2,30%
gvcfp em Petróleo e Químicos não-metálicos e produtos minerais	707.411,80	6.772,70	0,95%	13.252,80	1,87%
gvcfp em produtos de Metal	479.783,20	5.927,10	1,23%	24.646,00	5,13%
gvcfp em Maquinário e Elétrica	811.484,60	4.293,80	0,52%	26.645,10	3,28%
gvcfp em Equipamentos de Transporte	219.582,10	4.064,50	1,85%	3.614,00	1,64%
gvcfp em outras manufaturas	34.985,20	203,4	0,58%	377,4	1,07%
gvcfp em Manutenção e Reparo	3.806,00	25,1	0,65%	83,2	2,18%
gvcfp em Transportes	192.176,90	2.428,00	1,26%	3.488,60	1,81%
gvcfp em “Re-exportação” e Reimportação	5.628,40	-13,80	-0,24%	0,9	0,01%

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OCDE (2020a, grifo nosso).

Tabela 4 – Participação para trás nas CGVs do Mundo, Brasil e Coreia do Sul em 2015
(em milhões de dólares e em porcentagem)

Indicador	Mundo	Brasil	Porcentagem	Coreia	Porcentagem
Exportações brutas	19.995.441,80	247.819,80	1,23%	613.917,90	3,07%
Exportações nas CGVs	9.581.074,50	80.706,30	0,84%	317.008,50	3,30%
Participação para trás nas CGVs (gvbcbp)	5.558.642,80	31.643,90	0,56%	224.098,50	4,03%
Participação para frente nas CGVs (gvcfp)	4.022.431,7	49.062,50	1,21%	92.909,90	2,30%
gvbcbp em Petróleo e Químicos não-metálicos e produtos minerais	909.672,10	4.419,30	0,48%	32.808,60	3,60%
gvbcbp em produtos de Metal	411.788,30	2.149,40	0,52%	59.113,60	14,30%
gvbcbp em Maquinário e Elétrica	1.366.676,00	5.813,80	0,42%	78.238,40	5,72%
gvbcbp em Equipamentos de Transporte	593.997,90	6.975,50	1,17%	10.441,70	1,75%
gvbcbp em outras manufaturas	109.773,70	274,2	0,24%	2.254,10	2,05%
gvbcbp em Manutenção e Reparo	1.695,20	3,8	0,22%	23,2	1,36%

Continua...

Tabela 4 – Continuação

Indicador	Mundo	Brasil	Porcentagem	Coreia	Porcentagem
gvcbp em Transportes	172.562,30	1.297,40	0,75%	10.901,90	6,31%
gvcbp em “Re-exportação” e Reimportação	958.597,10	1.980,60	0,20%	2.2	2,29%

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de OCDE (2020b, grifo nosso).

Quando analisados os dados da participação para frente e para trás em Equipamentos de Transporte, principal índice que engloba os produtos automotivos e veículos, percebe-se que o Brasil possui uma participação mais para trás em termos de valores absolutos, ou seja, como importador de tecnologia para montagem doméstica. Isso evidencia que o Brasil, no mínimo, não conseguiu acompanhar os dinamismos da reconfiguração do mercado através da modularização das CGVs, ocupando os *tiers*¹⁴ inferiores da cadeia, sem conseguir produzir a tecnologia autóctone. No setor “Transportes”, o Brasil representa 1,26% das participações para frente e 0,75% das participações para trás, enquanto que a Coreia do Sul, por sua vez, representa expressivos 1,81% e 6,31%, respectivamente, reiterando o papel do gigante asiático como exportador de tecnologia para esse setor em questão.

Além disso, é interessante notar que a participação para frente no setor de “Re-exportação” é crítico no Brasil: quase não há insumos exportados para manejo ou refino destinados a um terceiro país. No tocante a isso, o Brasil, por sua vez, importa em alguma parcela insumos para manejo ou refino e os “reexporta”. Apesar de possuir maior participação para frente do que para trás nas CGVs, indo na contramão da tendência global, os setores mais marcados pela participação para trás são justamente os de maquinário e elétrica e equipamentos de transporte, ressaltando duas características do país no setor automobilístico: (1) o já citado processo de montagem de componentes oriundos de países industrialmente avançados, como ocorre com o ciclo dos semicondutores e (2) servindo como praça de distribuição do produto final para países na América Latina, como ocorre para Argentina e México em alguns modelos específicos. Assim, se compararmos as participações de Coreia do Sul e Brasil, podemos perceber que o país asiático se insere muito mais nas CGVs, tanto para frente (2,30% das participações mundiais contra 1,21%) quanto para trás (4,03% das participações mundiais contra 0,56%). Possui também uma fatia maior das exportações brutas mundiais: 3,07% contra 1,23% do Brasil. Além disso, no que diz respeito à porcentagem das participações em equipamentos de transporte, principal segmento que engloba a indústria automotiva, a Coreia do Sul se destaca no que diz respeito à utilização de insumos estrangeiros em sua produção doméstica: 1,75% contra 1,17% do Brasil; já na participação para frente nesse segmento, ou seja, a porcentagem de insumos provenientes do país contidos nas exportações de terceiros, o Brasil apresenta melhores resultados: 1,85% contra 1,64% da Coreia do Sul. No fator Transportes, como mencionado anteriormente, a Coreia do Sul tem números mais expressivos: 1,81% de participação para frente em comparação aos 1,26% do Brasil e 6,31% de participação para trás, enquanto o Brasil possui 0,75%.

4. AS CONDIÇÕES SISTÊMICAS COMO EXPLICAÇÃO PARA O POSICIONAMENTO DO BRASIL E DA COREIA DO SUL NA CADEIA AUTOMOTIVA GLOBAL

Na economia-mundo capitalista, fundamentada na hierarquização da riqueza, na polarização entre as zonas e na desigualdade, não é possível que todos os Estados possam se desenvolver simultaneamente (Wallerstein, 1979). A mudança na conjuntura da economia-mundo a partir da crise mundial dos anos 1970 resultou em condições diversas para as duas regiões, América Latina e Leste Asiático (aqui representadas pela Coreia do Sul e o Brasil). Por exemplo, do ponto de vista das características da industrialização, segundo Carneiro (2006), ocorreu uma descontinuidade na primeira região, e o aprofundamento industrial

¹⁴ Segundo Hirschman (1958), cada cadeia de valor possui várias etapas que compõem seu processo produtivo; na automotiva, pode-se citar como exemplos o design do automóvel, o desenvolvimento do sistema elétrico do veículo ou a própria montagem do chassi do veículo. Então, nas CGVs, com uma economia integrada globalmente, vários países participam do processo produtivo, sendo que um país pode ficar responsável por sediar uma ou mais etapas da composição do produto final. A expressão *tier* refere-se à hierarquia dos nódulos da cadeia automotiva por valor agregado em cada etapa da produção. O *tier 1* são os sistemistas; os *tiers 2* e *3* são os fabricantes de conjuntos, partes e peças.

nos países asiáticos. No Leste Asiático, “a manutenção da performance está associada à preservação do modelo de crescimento orientado para fora, nos latino-americanos a perda de dinamismo coincide com o processo de liberalização, e a substituição da industrialização centrada no mercado interno, pela abertura e busca dos mercados externos” (Carneiro, 2006, p. 77).

Como destacado por Arrighi (2008), ocorre uma clivagem no destino das regiões meridionais a partir dos anos 1980:

Regiões que, por razões históricas, apresentavam boa vantagem na concorrência pela participação na expansão da demanda norte-americana por produtos industriais baratos, mais notadamente a Ásia Oriental, tenderam a se beneficiar do redirecionamento do fluxo de capital, porque a melhora de seu balanço de pagamentos reduziu a necessidade de competir com os EUA no mercado financeiro mundial e chegou a transformar algumas delas em grandes credores destes. Outras regiões, notadamente a África Subsaariana e a América Latina, tinham, por razões históricas, mais desvantagens na briga por um quinhão da demanda norte-americana. Estas tenderam a sofrer dificuldades no balanço de pagamentos, o que as colocou na posição sem esperanças de precisar competir diretamente com os EUA no mercado financeiro mundial. Seja como for, os EUA se beneficiaram em termos econômicos e políticos, já que as empresas e os órgãos governamentais norte-americanos estavam em melhores condições para mobilizar, na luta pelo poder e pela concorrência globais, as mercadorias baratas e o crédito que os “vencedores” do Sul forneciam com entusiasmo, assim como o patrimônio que os “perdedores” do Sul, querendo ou não, tinham de ceder a preço de banana” (Arrighi, 2008, p. 157).

No contexto da hegemonia dos EUA na economia-mundo capitalista, a região do Leste Asiático em geral, e a Coreia do Sul em particular, foi beneficiada pela conjuntura da Guerra Fria, recebendo daquele país proteção, investimentos e acesso privilegiado ao mercado estadunidense. Esse acesso privilegiado, diga-se de passagem, foi algo inacessível aos países da América Latina naquele período, como destacado por Arrighi (2008).

Dizendo de uma outra forma, as relações do *hegemon* deste ciclo sistêmico de acumulação¹⁵, os EUA, com os dois Estados aqui estudados, é também uma variável central, que nos ajuda a compreender a evolução das posições do Brasil e da Coreia do Sul no sistema interestatal, do ponto de vista da centralidade nas cadeias mercantis globais e na apropriação da riqueza econômica. É nesse contexto que devemos perceber a relação entre Estados Unidos e Coreia do Sul após o fim da Segunda Guerra Mundial. Os EUA atuaram diretamente na Guerra da Coreia, visando frear o avanço comunista na região. Depois, mantiveram seu aparato militar na região, fornecendo proteção a seus aliados. E, repetimos, direcionaram investimentos para aquele país e deram acesso privilegiado ao mercado americano, garantindo à Coreia do Sul um gigantesco mercado consumidor, o que favoreceu sua estratégia de industrialização orientada para as exportações. Do ponto de vista estritamente comercial, como nos recorda Medeiros (1997, p. 279), uma das características mais notáveis das economias asiáticas é o grande superávit comercial com os EUA: “historicamente a direção exportadora asiática para a OCDE fez parte da estratégia americana do pós-guerra de ampliação de seus interesses econômicos e políticos na Ásia”.

Além disso, a Coreia se beneficiou dos reflexos indiretos da reordenação do crédito estadunidense e internacional: “Como resultado destes processos, foi se afirmando um cluster regional de investimento e de comércio intraindústria e intra-firma permitindo às empresas, sobretudo japonesas e coreanas, formar no setor manufatureiro importantes economias de escala e de especialização” (Medeiros, 1997, p. 289, grifo nosso). Já para a América Latina e o Brasil, Medeiros (1997) explica que as características da economia mundial a partir dos anos 1980, como choque de juros, preços relativos e demanda resultaram em uma restrição externa ao crescimento. É interessante mencionar que, com o choque de juros da época, a inflação se materializou em ambos os países, mas a diferença é que na Coreia do Sul os fluxos financeiros não se reduziram, possibilitando a manutenção do alto nível de investimento. Logo após, em 1987, Medeiros (1997, p. 296) evidencia que com o Acordo de Plaza do G7, “a valorização do iene, a estratégia de investimentos do Japão e o crescimento da economia americana beneficiaram fortemente países como Coreia do Sul e Taiwan”, sobretudo pelo IED japonês destinado preferencialmente à Coreia, além da ótima relação bilateral entre os dois países¹⁶.

¹⁵ Ver Arrighi (1997).

¹⁶ Ao analisar os dados de financiamento externo para países das duas regiões já para o período 1991-1994, Medeiros (1997) mostra que “...enquanto o Brasil recebeu 21,4 bilhões de dólares, a Coreia recebeu 37,7 bilhões de dólares; no Brasil ocorreu um verdadeiro colapso na captação de recursos”. De igual maneira, além de “fluxos financeiros voláteis e sem vínculos diretos com as exportações, tanto o Brasil quanto as demais maiores economias da América Latina apresentaram sua fragilidade externa após a crise mexicana de 94”, o que pode ser ilustrado ao analisar o comércio bilateral na cadeia automotiva entre Brasil e México, que apresentou forte descenso no indicador a partir dos anos 90, dando lugar a outros países, como a Argentina (Medeiros, 1997, p. 319).

Assim, ao analisar a conjuntura global como fator parcialmente determinante para a alocação de Brasil e Coreia do Sul nas CGVs, e, conseqüentemente, na economia-mundo capitalista, é plausível admitir que o cenário externo foi muito mais favorável ao Leste Asiático que à América Latina. Através das relações com os EUA e o Japão e com os altos índices de investimento chegando ao Leste Asiático principalmente a partir da década de 1980, a Coreia do Sul pôde dar continuidade ao processo de industrialização norteado pela ação estatal e que culminou nas *chaebols* e sua expressiva representatividade na cadeia automotiva.

A América Latina se viu, mais uma vez, à margem da movimentação global e não teve escolha se não apostar na capacidade exportadora de suas *commodities* em detrimento do ainda remanescente setor automotivo doméstico; além disso, precisou reformular sua política macroeconômica para conter os preços internos com o Plano Real de 1994, se abrindo economicamente para atrair o investimento cessado e desnacionalizando ainda mais sua indústria automotiva, já quase que integralmente internacionalizada. Apesar do cenário favorável ao desenvolvimento do setor automotivo coreano, não se pode descartar as políticas capitaneadas pelo Estado, principalmente durante o processo de aquisição tecnológica, gestão de crises orientadas, manutenção de uma produção tecnológica autóctone entre suas empresas e a abertura econômica gradual.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A participação brasileira nas exportações mundiais de produtos automotivos em 2020 seguia sem ultrapassar o 1%, praticamente a mesma que detinha em 1980 (1,1%), o que indica que o país adotou estratégias de inserção na cadeia que não acompanharam o dinamismo do setor. O México, a título de comparação, passou de 0,3% em 1980 para 8,3% das exportações totais de produtos automotivos em 2020 apenas produzindo veículos de marcas estrangeiras através do modelo de *maquiladoras* (Lima, 2015b; Placek, 2021).

Desta maneira, faz sentido afirmar que o Brasil insere-se na CGV automotiva da mesma maneira que a América Latina tem se inserido na economia-mundo capitalista, de forma periférica ou, na melhor das hipóteses, semiperiférica – alocando-se nas etapas mais baixas da cadeia onde há pouco ou nenhum valor tecnológico embutido –, ao passo que a Coreia do Sul insere-se na CGV automotiva como o Leste Asiático na economia-mundo capitalista: como um ator central e exportador de produtos com alta complexidade tecnológica.

Como mencionado anteriormente, ocorreram distintos manejos da política cambial e macroeconômica¹⁷ nos dois países no período estudado, elementos que também contribuíram, de forma complementar, para a diferenciação atual na participação do Brasil e da Coreia do Sul na cadeia de valor automotiva. Constatou-se que a Coreia do Sul focou suas políticas, capitaneadas pela ação estatal, sobretudo nas décadas de 1960 e 1970, em facilitar o processo de captação tecnológica favorecendo a estratégia de produção voltada à exportação; mais tarde, com suas empresas domésticas já maduras para competir, promoveu um processo de abertura econômica gradual e orientou crises controladas em uma espécie de processo de seleção natural com o intuito de aprimorar os métodos de inovação tecnológica dessas empresas, que agora precisariam adequar-se à concorrência internacional e às crises simuladas. Apesar de ter apresentado menos eficácia nas políticas das décadas de 1980 e 1990 e ainda apresentando alguns problemas como conluios políticos, esquemas de corrupção e uma maior autonomia do setor privado¹⁸ – principalmente no que diz respeito às iniciativas envolvendo P&D –, o Estado coreano ainda foi capaz de guiar o aprendizado e estimular uma produção autóctone e independente, passando do aprendizado por imitação duplicativa para um aprendizado de imitação criativa e enfim para a inovação¹⁹, exigindo por medidas cada vez mais a utilização de componentes e tecnologias nacionais no processo produtivo das montadoras. É nessa época também que fica mais em voga a orientação exportadora, também norteada pelo Governo, a qual formaria a Coreia do Sul como *player* global no setor automotivo; o Estado orientou e facilitou a inserção em mercados emergentes, percebendo a saturação dos mercados tradicionais e estabeleceu empresas dentro de seus conglomerados, os *chaebols*, para atender às demandas do setor automotivo, como, por exemplo, a Hyundai Mobis, *global supplier* que atua nos *tiers* mais altos da cadeia, fornecendo não só para a Hyundai, sua empresa-mãe, mas, através do novo modelo de vendas trazidos no final da década de 1990 com as cadeias globais de valor, também em

¹⁷ Para tal, ver Coutinho (1999, p. 360) e Laplane *et al.* (2013, p. 535).

¹⁸ Ver Lima (2016, pp. 289-291).

¹⁹ Uma trajetória característica também de outras indústrias sul-coreanas como a de eletrônicos, navios, aço e semicondutores (Kim, 1998a, p. 518).

plantas comuns que podem ser utilizadas por outras montadoras, mas mais importante, produzindo tecnologia – atualmente, as próprias fornecedoras ocasionalmente estão à frente das próprias montadoras em termos de inovação tecnológica.

Já o caso brasileiro, por sua vez, parece ter tido pouco acompanhamento do Estado; as iniciativas que se sobressaem, de maneira muito tardia e, por conta disso, ineficazes, são a do Regime Automotivo Brasileiro, em 1996, e do Inovar-Auto, em 2012. Ambas ficaram vigentes por pouco tempo e não lograram êxito nos pontos em que se propuseram: aumento da produção, aumento da exportação e aumento dos indicadores referentes aos investimentos intensivos em tecnologia no setor. É importante frisar que à época dessa primeira iniciativa, o setor de automóveis já era dominado há trinta anos por montadoras estrangeiras. O de autopeças terminou por se desnacionalizar a partir da onda liberalizante que viria com os anos 1990. Assim, a inserção brasileira a partir da dinâmica das CGVs se dá nos níveis mais baixos da cadeia, principalmente no terceiro nível, como fornecedora de matéria-prima para os fornecedores de segundo e primeiro níveis – estes, por sua vez, já empresas estrangeiras – e através de uma produção orientada para o mercado interno, sobretudo como montadora de veículos comerciais leves (os denominados carros populares). Lima (2015a) ressalta que o setor também apresenta baixa relação entre o faturamento e a produção com o volume de investimentos, diferente do que ocorre na Coreia, onde o exemplo da Hyundai nos mostra que houve aumento gradativo da porcentagem das vendas reinvestida em P&D²⁰.

O caso sul-coreano nos mostra que o Estado foi o motor do processo de captação, difusão e formação da aptidão tecnológica e fez bom uso do protecionismo, priorizando a manutenção de um setor nacional e endógeno. Em comparação, o panorama brasileiro é de pessimismo: o setor, tanto de produção de veículos quanto de autopeças parece apresentar uma estagnação completa. Não apresenta crescimento de longo prazo há quarenta anos e sequer possui vantagem comparativa em ambos os segmentos. O setor é uma ilustração cirúrgica da situação da indústria nacional brasileira como um todo, que não conseguiu fomentar um processo de inovações tecnológicas endógenas que permitissem alterar a configuração da pauta exportadora, no sentido de ampliar sua gama de produtos de maior complexidade tecnológica e, portanto, maior valor agregado.

Mesmo tendo como caso o produto-símbolo do século XX, o automóvel, percebeu-se aqui duas estratégias distintas, que também necessitam ser contextualizadas no âmbito da conjuntura sistêmica da economia-mundo capitalista. Afinal, sob os auspícios da hegemonia estadunidense, a Coreia do Sul em particular (e o Leste Asiático em geral), beneficiou-se da conjuntura da Guerra Fria, tendo seus custos de produção internalizados, direta ou indiretamente, pelos EUA e, ao mesmo tempo, acesso privilegiado ao mercado consumidor daquele país, algo que não ocorreu na América Latina.

Nesse contexto, de um lado, a Coreia do Sul ascendeu para a posição central internalizando cadeias produtivas complexas e promovendo inovações tecnológicas, através de empresas nacionais que se tornaram globais, sendo a automobilística apenas um dos exemplos. De outro lado, o Brasil, com uma indústria automotiva de caráter multinacional, reproduzindo o modelo adotado no país em outros setores de atividade industrial, aliás. Os resultados, do ponto de vista do desenvolvimento capitalista, aparecem tanto no âmbito das capacidades empresariais e produtivas quanto no posicionamento dos dois Estados na hierarquia global da riqueza, ficando essa comparação como tema para trabalhos futuros.

REFERÊNCIAS

- AMSDEN, A. 1989. *Asia's next giant. South Korea and late industrialization*. New York: Oxford University Press.
- AMSDEN, A. 2009. *A ascensão do "resto": o desafio ao Ocidente de economias com industrialização tardia*. São Paulo: Editora da UNESP.
- ARRIGHI, Giovanni; DRANGEL, Jessica. 1997. A estratificação da economia mundial: considerações sobre a zona semiperiférica. In: ARRIGHI, G. *A ilusão do desenvolvimento*. Petrópolis, Vozes, p. 137-206.
- ARRIGHI, G. 1997. *A ilusão do desenvolvimento*. Petrópolis, Vozes, p. 137-206.a
- ARRIGHI, G. 2008. *Adam Smith em Pequim – origens e fundamentos do século XXI*. Editora Boitempo, 430p.
- BALASSA, Bela. 1965. *Trade Liberalisation and "Revealed" Comparative Advantage*. The Manchester School of Economic and Social Studies.
- _____. 1982. *Development strategies and economic performance: a comparative analysis of eleven semi-industrial*

²⁰ Ver Kim (2005).

- economies. In: BALASSA, Bela (Org). *Development strategies in semi-industrial economies*. London: World Bank – The Johns Hopkins University Press.
- BANCO MUNDIAL. 2021. *High-technology exports (% of manufactured exports) by country*. United Nations, Comtrade database through the WITS platform. Disponível em: <<https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS?locations=CN>>. Acesso em: 13 set. 2023
- BÉRTOLA, L. & OCAMPO, J. A. 2010. *Desenvolvimento, vicissitudes e desigualdade – uma história econômica da América Latina desde a independência*. Secretaría General Iberoamericana, Madrid, 316 p.
- CARNEIRO, Ricardo. 2006. *O desenvolvimento revisitado*. In: São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 3, p. 73-82, jul./set.
- CHANG, Ha-Joon. 1994. *The political economy of industrial policy*. London: Macmillan Press Ltd..
- CHANG, Ha-Joon. 2003. *The East Asian development experience*. In: CHANG, H. (Ed.). *Rethinking development economics*. Anthem Press.
- COUTINHO, L. 1999. *Coreia do Sul e Brasil: paralelos, sucessos e desastres*. In: FIORI, J. L. (org.). *Estados e moedas no desenvolvimento das nações*. Petrópolis, RJ: Vozes, p. 351-378.
- FERREIRA, J. D.; SCHNEIDER, M. B. 2015. *As cadeias globais de valor e a inserção da indústria brasileira*. Revista Tecnologia e Sociedade, Curitiba, v. 11, n. 23. ISSN: 1984-3526.
- GALA, P. 2007. *Dois padrões de política cambial: América Latina e Sudeste Asiático*. Economia e Sociedade, Campinas, v. 16, n. 1 (29), p. 65-91.
- HAMAGUCHI, N.; MURAKAMI, Y. 2013. *Strategy for Trans-Pacific Integration: from Japanese Perspective*. Seminario Académico del Observatorio América Latina-Asia Pacífico: Las Relaciones Comerciales entre América Latina y Asia Pacífico: Desafíos y Oportunidades: Santiago.
- HIRSCHMAN, Albert. 1958. *The strategy of Economic Development*. New Haven: Yale University Press.
- KATZ, Jorge. 2005. *A dinâmica do aprendizado tecnológico no período de substituição das importações e as recentes mudanças estruturais no setor industrial da Argentina, do Brasil e do México*. In: KIM, L.; NELSON, R. *Tecnologia, aprendizado e inovação: as experiências das economias de industrialização recente*. Série Clássicos da Inovação. Campinas – SP: Editora da Unicamp, pp. 413-448.
- KIM, Linsu. 2005. *Da imitação à inovação: a dinâmica do aprendizado tecnológico da Coreia*. Série Clássicos da Inovação. Campinas - SP: Editora da Unicamp.
- KIM, Linsu; NELSON, Richard R. 2005. *Tecnologia, aprendizado e inovação: as experiências das economias de industrialização recente*. Série Clássicos da Inovação. Campinas – SP: Editora da Unicamp.
- KIM, Linsu. 1998. *Technology Policies and Strategies for Developing Countries: Lessons from the Korean Experience*. Technology Analysis & Strategic Management, Vol. 10, No. 3.
- LAPLANE, M. F.; FERREIRA, A. N.; BORGHI, R. A. Z. 2013. *Padrões de crescimento, investimento e processos inovadores: o caso da Coreia do Sul*. p. 491-555. In: *Padrões de desenvolvimento econômico (1950–2008): América Latina, Ásia e Rússia*. – Brasília: Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, v.1; v.2; total 924 p.
- LIMA, Wallace Moreira. 2015a. *A inserção da Coreia do Sul na Cadeia Global Automobilística: Foco sobre as políticas públicas*. Texto para Discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: v. 2112, p. 07-82.
- _____. 2015b. *A Dinâmica e o Funcionamento da Cadeia Global de Valor da Indústria Automobilística na Economia Mundial*. Texto para Discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília), v. 2065, p. 01-72.
- _____. 2016. *O Brasil e a cadeia automobilística: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014*. Texto para Discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, v. 2167, 114 p.
- _____. 2017. *O debate sobre o processo de desenvolvimento econômico da Coreia do Sul: uma linha alternativa de interpretação*. Economia e Sociedade, Campinas, v. 26, n. 3 (61), p. 585-631, dez.
- MEDEIROS, Carlos Aguiar. 1997. *Globalização e a inserção internacional diferenciada da Ásia e da América Latina*. In: TAVARES, Maria C.; FIORI, José L. (Org.). *Poder e dinheiro. Uma economia política da globalização*. Rio de Janeiro: Vozes, pp. 279-346.
- OCDE. *GVC forward participation by sector*. 2020a. World Bank's World Development Report of 2020. Disponível em: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AMNE_IN>. Acesso em: 13 set. 2023.
- _____. *GVC backward participation by sector*. 2020b. World Bank's World Development Report of 2020. Disponível em: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AMNE_IN>. Acesso em: 13 set. 2023.
- OEC. *Cars exports by country in 2019*. 2020a. The Observatory of Economic Complexity: World Database. Disponível em: <<https://oec.world/en/profile/hs92/cars#exporters-importers>>. Acesso em: 13 set. 2023.

- _____. **Vehicle parts exports by country in 2019**. 2020b. The Observatory of Economic Complexity: World Database. Disponível em: < <https://oec.world/en/profile/hs92/vehicle-parts>>. Acesso em: 13 set. 2023.
- OICA. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. **2019 Production Statistics: Global Production Provisional Data**. 2020. Disponível em: < <https://www.oica.net/wp-content/uploads/By-country-2019.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2023.
- OURIQUES, Helton R. 2015. **As relações econômicas entre América Latina e China: uma perspectiva sistêmica**. Perspectivas, São Paulo, v. 45, p. 9-40, jan./jun.
- PLACEK, Martin. 2021. **Share in world exports of the leading automotive products exporters in 2020, by country**. In: Statista Database. Transportation & Logistics: Vehicles & Road Traffic. Published in Aug 6. Disponível em: < <https://www.statista.com/statistics/236371/share-of-the-leadin>>
- ROCHA, Adilson. 2014. **Seleção de indicadores de eficiência da competitividade industrial brasileira**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Paulista, São Paulo.
- RODRIK, D. 1994. **Getting interventions right: how South Korea and Taiwan grew rich**. Working Paper Series, n. 4964, NBER – National Bureau of Economic Research. Cambridge Massachusetts: NBER, December.
- SANTOS, Ester Carneiro do Couto. 2014. **Papel do Estado para o desenvolvimento do SNI: lições das economias avançadas e de industrialização recente**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 23, n. 2 (51), p. 433-464.
- SCHWERTNER, J. J.; LISBINSKI, F. C.; CORONEL, D. A.; CORNEJO, R. H. R. 2021. **Desempenho das exportações de produtos automotivos brasileiros (2000-2017): uma análise empírica**. XIX Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos. 20 a 22 de outubro de 2021.
- VIEIRA, Pedro Antonio, Helton Ricardo Ouriques y Fabio Pádua dos Santos. 2023. **“Trajetórias divergentes: a América Latina e o Leste Asiático na economia-mundo capitalista”**. Colombia Internacional 113: 23-59. <https://doi.org/10.7440/colombiaint113.2023.02>
- WALLERSTEIN, I. 1979. **The Capitalist World-Economy**. New York and London: Cambridge University Press.
- WORLD BANK. **GNI per capita (constant 2015 US\$) – Brazil, Korea, Rep. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files**. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.KD?locations=BR-KR>. Acesso em: 12 set. 2023.