

EVOLUÇÃO NAS RELAÇÕES ENTRE FORNECEDORES DE AUTOPEÇAS E MONTADORAS NO BRASIL NO PERÍODO RECENTE

Rebecca Zerbini Mariano, Fernando Sarti

rebeccazerbini@gmail.com, fersarti@eco.unicamp.br

INSTITUTO DE ECONOMIA – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Agência financiadora: Pibic/CNPq

Palavras-chave: Inovação Organizacional – Automobilística – Toyota

1. INTRODUÇÃO

O Brasil, bem como outros países latino-americanos, passou a ser palco de um intenso processo de reestruturação produtiva e organizacional que o tornou muito mais competitivo internacionalmente em termos de produto e de processo na década de 90 (Sarti, 2002). Mas essas transformações vão muito além da produção enxuta (*lean production*). Houve uma reestruturação produtiva em direção ao novo padrão de eficiência estabelecido pelas empresas japonesas, sendo o toyotismo o novo modelo no qual as montadoras passaram a se espelhar.

A internacionalização trouxe um maior grau de integração entre as cadeias, isto é, um adensamento da cadeia produtiva dentro do qual o modelo japonês também exerceu forte influência.

2. METODOLOGIA

De maneira geral, a primeira parte do projeto analisa as características e as essencialidades do Sistema de Produção da Toyota e o modo como esse modelo influenciou a evolução recente das montadoras asiáticas. A segunda parte visa uma rápida caracterização da história da indústria automobilística brasileira à luz de como projetou a estrutura piramidal da cadeia de valor do setor. Por fim, a terceira parte traz uma ampla descrição do desempenho do setor de autopeças no Brasil e analisa em que medida sua reestruturação pode ser compreendida pela vinda das filiais de montadoras estrangeiras no Brasil ao final dos anos 90.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Durante a constituição da indústria automobilística brasileira, adotou-se a política de “multinacionalizar” as montadoras, enquanto as fornecedoras de autopeças conservaram-se nacionais. No entanto, as condições de internacionalização e o conseqüente aumento da competitividade junto à nova política econômica trouxeram uma enorme desnacionalização dos ativos do setor quando quase todas as grandes empresas de autopeças foram dominadas por capital estrangeiro (Salerno e outros autores, 2001). Atualmente, mantém-se uma relação hierarquizada na coordenação da produção, transferindo aos fornecedores o ônus da estratégia de competitividade e apesar da concentração de vendas para um único cliente, não há garantia de estabilidade de contrato de fornecimento a médio e longo prazo, mesmo atendendo as exigências e ganhando a cotação (Quadros e Quintão, 2003). As empresas de autopeças vêm se organizando tanto internamente quanto em associações para poder ofertar às montadoras módulos completos e montados. No Brasil, as empresas com maior bagagem tecnológica que são, sobretudo, transnacionais e de primeiro nível, têm buscado incorporar o projeto do subconjunto como forma de aumentar o valor agregado.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARVALHO, E. G.(2005). “Uma Contribuição para o Debate sobre a Globalização da Indústria Automobilística nacional”. In: Economia e Sociedade, vol.14, n°2, os 287-317, julho-dezembro/2005.
- FUJIMOTO, T; TAKEISHI, A. (2001). “Automobiles: Strategy-Based Lean production System. Tokyo, the University of Tokyo, Discussion Papers
- QUADROS, R. QUINTÃO, R.(2003). “Coordenação e Aperfeiçoamento Tecnológico na Cadeia Automotiva Brasileira: os Reflexos para as Pequenas e Médias Empresas Produtoras de Autopeças”. Campinas, IG/UNICAMP.
- SALERNO, M. S.; ZILBOVICIUS, M.; GLAUCO, A.; CARNEIRO, A. V.(1998) Mudanças e Persistências no Padrão de Relações entre Montadoras e Autopeças no Brasil. Revista de Administração, São Paulo, FEA/USP, vol.33, n°3, ps.16-28

5. CONCLUSÕES

A indústria automobilística parece ser, sem dúvida, um dos melhores exemplos a serem discutidos acerca da globalização produtiva e comercial que se intensificou no Brasil na década de 90. As montadoras levaram a efeito o processo de integração organizacional e produtiva trazida pelo “toyotismo”, antes dominado pelo sistema “fordista” de produção em massa, sobretudo, porque se depararam com a ameaça de sua hegemonia.

Entretanto, se por um lado, o avanço da internacionalização do setor automobilístico brasileiro trouxe uma ampla reestruturação da indústria do ponto de vista das montadoras, o mesmo não pode ser dito sobre a presente relação que estas estabelecem com seus fornecedores de autopeças no Brasil. Há se notar o fato de que a globalização também modificou a estrutura e as estratégias utilizadas pelos fornecedores brasileiros e que seu crescimento nos últimos anos, frente a um processo de desnacionalização e desconcentração de seu capital, tem se mostrado sólido e elevado. Mas, apesar de sofrer um forte impacto na cadeia de valor, o padrão da relação estabelecido atualmente no Brasil entre montadoras e fornecedores, mesmo quando se trata dos fornecedores de primeiro nível (modulistas e sistemistas), ainda não se compara aos padrões que estas estabelecem com as fabricantes de veículos em seu país de origem, sobretudo, quando se analisamos os laços de compromisso estabelecidos entre montadoras e fornecedores japoneses. É possível que tais laços estejam caminhando para um padrão de relacionamento muito mais sólido e de interesse para ambas as partes, sobretudo, porque, os fornecedores brasileiros de autopeças se encontram muito mais bem preparados em termos de tecnologia, inovação e organização e amparados por uma melhor política industrial para enfrentar a concorrência externa do que aparentemente estavam no decorrer da década de 90.

