

A IMPORTAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMÓVEIS

Guilherme Amorim*

A corrente de comércio exterior paranaense de 2023 registrou retração de 2,65% em relação ao ano anterior, com aumento de 13,68% no valor das exportações e queda de 18,78% no das importações. A redução no montante aferido com a entrada de mercadorias está associada, principalmente, à diminuição do valor das aquisições de insumos agrícolas. Em 2022, como decorrência da invasão da Ucrânia pela Rússia, houve um aumento no preço desses produtos. Ocorreu, também, elevação do nível dos estoques locais, com vistas ao plantio da safra de verão. Cotações cadentes desses bens, particularmente de adubos e fertilizantes, levaram à variação negativa do total importado pelo Estado – ainda que a quantidade adquirida não tenha caído substancialmente.

Destacou-se na pauta de importações paranaense de 2023 a elevação da cifra associada a automóveis, que apresentou aumento de 77,59% (tabela 1). Essa categoria representou 3,85% do valor da pauta, ante 1,76% em 2022. Desse modo, o montante associado à aquisição externa de automóveis se tornou maior que o registrado com as exportações desses bens pelo Estado, algo que não ocorria desde 2015. É relevante ressaltar, contudo, que apenas uma fração dos veículos importados são licenciados por consumidores, empresas ou locadores domiciliados no Estado. Os automóveis são predominantemente trazidos pelas montadoras estabelecidas no Paraná, e posteriormente distribuídos a suas redes de revendedores.

Concorreram para esse crescimento a valorização do real e a elevação dos rendimentos, em termos reais, ao longo de 2023⁷, assim como a aceleração das mudanças tecnológicas exigidas de modelos novos – energéticas e de segurança, principalmente. Essa dinâmica poderia ter sido ainda mais acentuada caso o crédito voltado à aquisição de automóveis estivesse menos restritivo. Essa modalidade de financiamento registrou encarecimento em 2023, como demonstra o Índice de Custo do Crédito (ICC), com recursos livres, calculado pelo Banco Central. Entre novembro de 2022 e o mesmo mês de 2023, houve aumento de 6,92% no índice de custo para pessoas físicas e de 7,22% naquele para pessoas jurídicas.

TABELA 1 - IMPORTAÇÕES, SEGUNDO PRINCIPAIS PRODUTOS - PARANÁ - 2022-2023

PRODUTO	2022		2023		VAR. (%)
	Import. (US\$)	Part. (%)	Import. (US\$)	Part. (%)	
Alubos e fertilizantes	3.522.187.599	15,72	2.110.194.574	11,60	-40,09
Óleos e combustíveis	2.595.596.877	11,59	1.878.961.268	10,33	-27,61
Produtos químicos diversos	2.034.843.621	9,08	1.299.522.532	7,14	-36,14
Autopeças	1.159.222.475	5,17	1.181.222.403	6,49	1,90
Produtos químicos orgânicos	1.511.267.212	6,75	1.067.569.365	5,87	-29,36
Automóveis	394.874.221	1,76	701.262.068	3,85	77,59
Máquinas, aparelhos e inst. mecânicos diversos	592.353.794	2,64	663.996.799	3,65	12,09
Materiais elétricos e eletrônicos diversos	1.255.016.072	5,60	593.976.814	3,26	-52,67
Produtos farmacêuticos	492.429.383	2,20	569.003.028	3,13	15,55
Plásticos e suas obras	597.612.647	2,67	538.134.952	2,96	-9,95
Instrumentos, aparelhos de ótica e de precisão	379.630.635	1,69	410.044.093	2,25	8,01
Cereais	611.363.851	2,73	331.599.009	1,82	-45,76

continua

⁷ A taxa de câmbio anual média foi, em 2023, 3,29% inferior à do ano anterior (Fonte: Banco Central do Brasil via Ipeadata); a massa de rendimento real de todos os trabalhos, habitualmente recebido por mês, no trimestre terminado em novembro de 2023, foi 4,84% superior à do mesmo período do ano anterior (IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - Divulgação Mensal – Brasil).

* Economista, técnico permanente desta publicação.

TABELA 1 - IMPORTAÇÕES, SEGUNDO PRINCIPAIS PRODUTOS - PARANÁ - 2022-2023

PRODUTO	2022		2023		conclusão
	Import. (US\$)	Part. (%)	Import. (US\$)	Part. (%)	VAR. (%)
Produtos metalúrgicos diversos	328.919.268	1,47	320.401.552	1,76	-2,59
Óleos brutos de petróleo	375.011.212	1,67	291.649.992	1,60	-22,23
Compressores e bombas	233.663.120	1,04	240.872.415	1,32	3,09
Partes de motores para veículos	234.333.710	1,05	238.480.916	1,31	1,77
Geradores e transformadores elétricos	388.760.282	1,74	221.813.117	1,22	-42,94
Pneumáticos e câmaras de ar	194.464.533	0,87	214.742.441	1,18	10,43
Veículos de carga	192.813.159	0,86	207.264.072	1,14	7,49
Máquinas e aparelhos para fabr. de pasta celulósica e papel	142.724.494	0,64	202.570.220	1,11	41,93
Rolamentos e engrenagens	225.828.491	1,01	198.926.622	1,09	-11,91
Máquinas e aparelhos de uso agrícola, exceto tratores	150.857.420	0,67	189.164.775	1,04	25,39
Aparelhos para interrupção, proteção de energia, suas partes	197.760.887	0,88	173.754.260	0,95	-12,14
Torneiras e válvulas	159.297.108	0,71	162.234.243	0,89	1,84
Papel	165.751.187	0,74	151.101.092	0,83	-8,84
Demais produtos	4.267.461.841	19,05	4.038.580.517	22,19	-5,36
TOTAL	22.404.045.099	100,00	18.197.043.139	100,00	-18,78

FONTE: Elaborado por IPARDES com informações do MDIC-SECEX

A expansão das importações é consonante com a recuperação do comércio de automóveis, nos âmbitos nacional e estadual. Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), o número de emplacamentos de automóveis em 2023 foi, nacionalmente, 9,13% superior ao do ano anterior. Quando são também considerados os veículos comerciais leves, essa variação alcançou 11,33%. No Paraná, houve crescimento anual de 9,66% no licenciamento de automóveis e de 13,33% na agregação com veículos comerciais leves.

A movimentação interfronteiriça de automóveis pelas montadoras atende mais do que preferências de mercado, estrutura de custos, ganhos de escala e incorporação de tecnologia. O comércio desses bens tem sido fortemente regulado desde a implantação do parque automotivo no Brasil, e desde a criação do Mercosul uma composição com a Argentina baliza os fluxos de automóveis, isentos de tarifas, entre os dois países. Reiteradamente postergado, o livre comércio dessas mercadorias entre as partes está previsto para começar em 2029.

Tradicionalmente, portanto, a produção argentina é majoritária no rol de importações brasileiras e paranaenses de automóveis (tabela 2). Em 2023, o valor das aquisições externas paranaenses oriundas da Argentina cresceu 50,27%, com aumento de 27,02% no número de unidades. Seu preço médio, em dólares, cresceu 18,30%, inferior à expansão média de preço dos automóveis importados pelo Paraná (19,41%). A participação argentina, entretanto, foi reduzida entre 2022 e 2023 – de 52,74% para 44,63% – como consequência da expansão da entrada de automóveis provenientes do México, que apresentaram elevação de valor da ordem de 258,73%.

TABELA 2 - IMPORTAÇÃO DE AUTOMÓVEIS, POR PAÍSES DE ORIGEM - PARANÁ - 2022-2023

PAÍS DE ORIGEM	2022		2023		VAR. (%)
	Valor (US\$ FOB)	Part. (%)	Valor (US\$ FOB)	Part. (%)	
Argentina	208.275.603	52,74	312.971.205	44,63	50,27
México	58.454.846	14,80	209.695.009	29,90	258,73
Alemanha	36.280.386	9,19	57.152.914	8,15	57,53
Hungria	35.537.849	9,00	49.782.178	7,10	40,08
Bélgica	29.948.999	7,58	21.856.176	3,12	-27,02
Eslováquia	14.953.114	3,79	21.071.984	3,00	40,92
China	8.765.761	2,22	14.739.628	2,10	68,15

continua

TABELA 2 - IMPORTAÇÃO DE AUTOMÓVEIS, POR PAÍSES DE ORIGEM - PARANÁ - 2022-2023

PAÍS DE ORIGEM	2022		2023		conclusão
	Valor (US\$ FOB)	Part. (%)	Valor (US\$ FOB)	Part. (%)	VAR. (%)
França	2.056.289	0,52	12.594.782	1,80	512,50
Estados Unidos	488.977	0,12	723.317	0,10	47,92
Canadá	-	-	374.573	0,05	-
Coreia do Sul	-	-	134.433	0,02	-
Chile	-	-	59.000	0,01	-
Reino Unido	33.241	0,01	57.249	0,01	72,22
Japão	-	-	26.300	0,00	-
Itália	3.882	0,00	23.320	0,00	500,72
Eslovênia	75.274	0,02	-	-	-
TOTAL	394.874.221	100,00	701.262.068	100,00	77,59

FONTE: Elaborado por IPARDES com informações do MDIC-SECEX

Os negócios entre Mercosul e México também estão subordinados a Acordo Automotivo, que vigora desde 2003. Desde julho de 2023, os automóveis estão isentos de tarifas aduaneiras, desde que cumpram regra de origem baseada em índice de conteúdo regional. Essa abertura também beneficiou as exportações brasileiras e paranaenses, que registraram variação anual de valor correspondentes a 60,51% e 62,51%, respectivamente.

Tornar os veículos brasileiros, automóveis em particular, menos dependentes de combustíveis fósseis exigirá combinação de investimentos privados nas plantas e em infraestrutura, redução de tarifas aduaneiras de insumos e bens acabados, e racional política de preços e tributação de derivados de petróleo. Essas condições ainda estão distantes de serem alcançadas. O modelo baseado em subsídios e protecionismo ainda é prevalecente.

No futuro próximo, os modelos mexicanos devem continuar a ganhar participação de mercado, uma vez que apresentam padrões tecnológicos adequados ao mercado dos Estados Unidos. A produção chinesa tende, outrossim, a crescer na frota nacional. A produtividade das indústrias chinesas, associada a ganhos de escala e célere incorporação de inovações, dificilmente será alcançada nos próximos anos. É duvidoso que barreiras tarifárias travem seu crescimento no mercado local. A implantação do tratado comercial entre Mercosul e União Europeia, retardada por protecionismo de ambas as partes, poderia alterar esse cenário, mas essa não é uma expectativa realista.