

CRISE E REESTRUTURAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INTERNACIONAL: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

*Maria Lucrecia Calandro**

A indústria automobilística internacional, até o final dos anos 60, caracterizava-se pela hegemonia das empresas norte-americanas. Desde então, as parcelas de mercado dos diversos produtores vêm se alterando, inicialmente, pela expansão da produção das montadoras européias nos seus mercados domésticos e em países onde instalaram subsidiárias e, posteriormente, pelo notável crescimento da produção e das exportações das empresas japonesas.

A constituição da indústria automobilística como um oligopólio diferenciado teve sua origem com a implantação, nos Estados Unidos, do modelo fordista de produção em massa. O método de Henry Ford assentava-se sobre três princípios básicos: produtos padronizados, equipamentos dedicados¹ e mão-de-obra pouco qualificada. A padronização dos produtos levou a economias de escala, resultando em queda nos custos. Esse modelo permitiu, igualmente, a expansão do mercado graças à massificação do consumo e à oferta de produtos a preços mais acessíveis.

A capacidade de produzir quantidades elevadas de produtos induziu à busca de novos mercados. As montadoras norte-americanas, já na década de 30, passaram a investir em alguns países da Europa Ocidental, reforçando, assim, o domínio norte-americano. Esses produtores mantiveram a sua hegemonia até o final da década de 50.

No final dos anos 60, ocorreu uma alteração na distribuição dos mercados entre os diversos produtores. As empresas européias expandiram a produção nos mercados domésticos e voltaram-se para o mercado externo, aumentando as exportações, bem como ampliando a quantidade produzida nas subsidiárias instaladas em outros países do Mercado Comum Europeu e em países de industrialização recente. No entanto o aspecto mais importante, ocorrido na década de 60, foi o extraordinário crescimento da produção das montadoras japonesas, voltada, basicamente, para o mercado interno.

Em termos de distribuição geográfica da produção, os Estados Unidos, que, em 1950, chegaram a deter cerca de 85% da produção mundial de automóveis, nas duas décadas seguintes mantiveram a quantidade produzida praticamente inalterada, enquanto a produção dos países europeus e a do Japão cresciam a taxas aceleradas. Assim, a participação dos Estados Unidos no volume produzido caiu para 55% em 1960 e para 33% em 1970. A partir desse ano, a Europa Ocidental passou a produzir mais

* Economista da FEE.

¹ São equipamentos fabricados para realizar um conjunto específico de operações, com as instruções de comando "desenhadas" no seu próprio corpo mecânico.

carros do que os Estados Unidos, embora entre os fabricantes europeus estivessem incluídas as subsidiárias de empresas norte-americanas. Na década de 70, a produção das montadoras japonesas cresceu a taxas aceleradas, com o volume produzido praticamente igualando o nível de produção das empresas norte-americanas — 7.038 mil e 7.223 mil, respectivamente, em 1980 —, sendo que cerca de 75% se destinavam ao mercado externo (Kaplinsky & Hoffman, 1988, p.80).

É, contudo, nos anos 80 que se verificou a mudança mais profunda no perfil da indústria automobilística internacional. Através de uma política de exportações agressiva, as montadoras japonesas ampliaram as suas vendas para o mercado norte-americano, sendo responsáveis por mais de 30% das vendas de veículos no ano de 1987.

Estratégia japonesa

Inicialmente, as empresas japonesas entraram nos Estados Unidos com carros e caminhões compactos e, posteriormente, diversificaram a oferta de produtos, cobrindo os segmentos de carros luxuosos de médio porte.

O aumento de participação das empresas japonesas e a drástica redução das parcelas de mercado dos produtores norte-americanos no comércio internacional de automóveis estão associados aos eventos dos anos 70. A crise que atingiu as economias capitalistas avançadas no final da década de 60 e a forte elevação dos preços do petróleo e das matérias-primas levaram a uma mudança no padrão de demanda. Embora a necessidade de racionalizar o uso de combustível tenha induzido o rápido crescimento da demanda por veículos de pequeno porte e, assim, favorecido os carros japoneses, a competitividade internacional das montadoras japonesas deve-se, sobretudo, às medidas de racionalização adotadas nos anos 50, que têm permitido à indústria alcançar níveis elevados de qualidade e de produtividade.²

A competitividade da indústria automobilística japonesa é resultado de um sistema organizacional que permite a flexibilidade necessária para atender às variações na demanda e da incorporação de automação microeletrônica. Inicialmente, as empresas desse país tentaram copiar o modelo fordista de organização e de gestão da produção e do trabalho. No entanto, com mercado interno pequeno e fragmentado e com grande número de produtores, as empresas japonesas tiveram que fazer modificações nos métodos fordistas, de modo a adequá-los às condições do mercado doméstico e às necessidades dos usuários. Essas inovações tornaram-se a base de um sistema organizacional que possibilitou às empresas montadoras a obtenção de elevados níveis de produtividade e qualidade dos produtos, com a mesma planta produzindo um grande número de modelos e capaz de dar respostas rápidas às variações na demanda.

² Certas características do mercado japonês — reduzido e fragmentado — forçaram as empresas montadoras a desenvolverem novo modelo de organização da produção, baseado em relações cooperativas entre gerência e trabalhadores e montadoras e fornecedores. Esse modelo surgiu na Toyota e, posteriormente, se estendeu a outras empresas do setor industrial.

A reação das montadoras ocidentais

A desaceleração no ritmo de crescimento econômico, os diferenciais de produtividade das montadoras ocidentais e japonesas e, ainda, a brutal elevação dos preços do petróleo e das matérias-primas ocasionaram uma profunda mudança no perfil da indústria automobilística internacional.

A queda nas vendas das montadoras ocidentais e o deslocamento da demanda para veículos de menor porte, mais baratos e com menor consumo de combustível, apontavam, segundo analistas internacionais, um processo de amadurecimento da indústria internacional, com a produção concentrando-se em uma série reduzida de modelos e sendo realizada com uma tecnologia estável. O segundo choque do petróleo pareceu confirmar essa tendência, com o crescimento da demanda por carros padronizados de pequeno porte.

Frente às alterações na demanda e à nova forma de concorrência internacional, as montadoras ocidentais adotaram três estratégias para recuperar a competitividade, utilizadas isoladamente ou de forma combinada (Tolliday & Zeitlin, 1987, p.16). A primeira estratégia, introduzida pelos fabricantes norte-americanos, procurou renovar o modelo fordista através da incorporação de novas formas de automação dedicada e descentralização mundial da produção. Isso implicava realocação de fases do processo produtivo em locais com mão-de-obra barata, menor grau de organização sindical, disponibilidade de matérias-primas e recursos energéticos. Essa estratégia deu origem ao conceito de "carro mundial", cujas partes seriam fabricadas em diversas regiões e montadas em unidades especializadas, segundo as especificações do projeto original e de acordo com os padrões técnicos internacionais.

Com essa divisão do trabalho, pretendia-se reduzir os custos de desenho e desenvolvimento dos produtos, obter economias de escala adicionais e aproveitar as vantagens oferecidas pelos diversos países em termos de custos da força de trabalho e das matérias-primas, incentivos fiscais, legislação trabalhista e ambiental, entre outras.

A segunda estratégia adotada por alguns produtores europeus consistiu em introduzir alterações nos sistemas produtivos, de modo a obter uma crescente flexibilidade produtiva e diversificação de produtos, à semelhança das montadoras japonesas.

Finalmente, a última estratégia foram o retorno às práticas protecionistas e a formação de "joint-ventures" nos mercados nacionais (Tolliday & Zeitlin, 1987, p.16).

O projeto de globalização da produção (carro mundial) foi inviabilizado em razão das dificuldades impostas pelas políticas nacionais e por problemas técnicos, especialmente de concentração da produção de peças e componentes em determinados países. As vantagens decorrentes dos baixos salários nos países de industrialização recente foram anuladas pelos custos envolvidos com a manutenção de estoques elevados, controle de qualidade pouco eficaz e taxas de câmbio instáveis. Além disso, ao contrário das expectativas de convergência da demanda por um determinado tipo de veículo, o que se verificou foi um aumento da procura por produtos diversificados, com elevados níveis de qualidade e com tecnologia avançada.

Considerações finais

A retomada do crescimento econômico e a dos níveis de demanda agregada, associadas à difusão da automação microeletrônica e ao surgimento de novos materiais, possibilitaram o rejuvenescimento da indústria automobilística. Após um longo período de vigência do padrão de consumo de massa, os consumidores passaram a buscar qualidade e "design" nos veículos. As montadoras vêm-se, assim, frente à necessidade de renovar e diversificar, constantemente, os seus modelos e introduzir avanços tecnológicos.

A indústria japonesa aliou a incorporação de inovações tecnológicas a um sistema não taylorista de organização do trabalho. Esse tipo de organização, baseado, principalmente, na prática de "just-in-time", interno e externo, e no controle de qualidade total, requer novos tipos de relações entre trabalhadores e gerentes e entre fornecedores e montadoras. É com base nessas inovações — tecnológicas e organizacionais — que as montadoras japonesas vêm obtendo expressivas reduções de custo e de preços, além de uma maior qualidade no produto final.

As empresas ocidentais, de um modo geral, implantaram estratégias de modernização baseadas em investimentos maciços em inovações tecnológicas, conseguindo, assim, elevar suas taxas de produtividade, contudo a um ritmo menor do que o verificado para as montadoras japonesas. Esse resultado induziu aquelas empresas a promoverem alterações nos seus processos de produção industrial, na tentativa de adaptar o modelo japonês à configuração dos mercados nacionais, ao contexto político e institucional de cada país.

Bibliografia

- CARVALHO, Ruy de Quadros (1987). **Tecnologia e trabalho industrial**: as implicações sociais da automação microeletrônica na indústria automobilística. Porto Alegre, L&PM.
- CORIAT, Benjamin (1988). Automação programável: novas formas e conceitos de organização da produção. In: SCHMITZ, H. & CARVALHO, R., org. **Automação, competitividade e trabalho**: a experiência internacional. São Paulo, Hucitec.
- DIEESE/Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema (1989). **Modernização industrial**: os rumos recentes e alternativas da automobilística. São Paulo. (mimeo)
- KAPLINSKY, Raphael (s.d.). Restructuring the capitalist labour process: some lessons from the automobile industry. **Cambridge Journal of Economics**, 12(4):451-70, Dec.
- TOLLIDAY, Steven & ZEITLIN, Jonathan (1987). Introduction. In: _____. **The automobile industry and its workers**: between fordism and flexibility. New York, St.Martin's.
- WATENABE, Susumu et alii (1987). **Microeletronics, automation and employment in the automobile industry**. New York, Wiley & Sons.