



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

VINÍCIUS SELHORST FERREIRA

**SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UM ESTUDO SOBRE OS PRINCIPAIS
IMPACTOS DA CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A
2015**

Florianópolis

2017

VINÍCIUS SELHORST FERREIRA

**SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UM ESTUDO SOBRE OS PRINCIPAIS
IMPACTOS DA CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A
2015**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Relações
Internacionais da Universidade do Sul de
Santa Catarina como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em
Relações Internacionais.

Orientador: Prof.^a Katia Regina de Macedo, Me.

Florianópolis

2017

VINÍCIUS SELHORST FERREIRA

SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UM ESTUDO SOBRE OS PRINCIPAIS
IMPACTOS DA CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL NO PERÍODO DE 2010 A
2015

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais e aprovado em sua forma final pelo Curso de Relações Internacionais da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Florianópolis, Junho de 2017.

Katia R. de Macedo

Professor e orientador Katia Regina de Macedo, Ms.
Universidade do Sul de Santa Catarina

Carolina Rubin

Profa. Carolina Rubin, Dr.
Universidade do Sul de Santa Catarina

José Ricardo Tavares

Prof. José Ricardo Tavares, Ms.
Universidade do Sul de Santa Catarina

Este trabalho é dedicado à minha família, à minha namorada, à minha orientadora e aos meus amigos que tornaram possível a realização desta pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho de conclusão de curso não poderia ser finalizado sem os devidos agradecimentos. Agradeço aos meus pais, Vanderlei e Marli, que me apoiaram e se esforçaram com muito carinho e dedicação para oferecer o ambiente necessário para que eu pudesse desenvolver meus estudos desde pequeno até minha graduação.

Agradeço à minha namorada Jessica Marcon de Oliveira que me apoiou durante esses anos e principalmente nestes últimos meses. Realizar um TCC não é fácil e envolve muita dedicação, estresse e horas em frente ao computador. Então, só tenho a agradecer pela paciência, carinho e amor que ela teve para comigo durante o processo deste trabalho.

Também agradeço a todos os professores do curso que, com sua maestria, ensinaram-me e se dedicaram a passar seus conhecimentos até o momento da minha graduação. Um abraço especial à minha orientadora Katia e aos professores da disciplina de TCC, Luciano e Carolina, que me ajudaram neste projeto.

Agradeço também aos meus amigos Rodrigo Goulart, Gustavo Piazza, Lucas Araújo de Arruda, Gregório Bellaguarda Kotzias, André Silvestre, Rafael Henn e Ricardo Dos Santos Pacheco pela força, amizade e por todo o suporte que me deram, que foram de extrema importância para a realização deste trabalho.

“A verdadeira motivação vem da realização, desenvolvimento pessoal, satisfação no trabalho e reconhecimento.” (HERZBERG, 1993)

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo estudar como a crise financeira internacional de 2008 afetou o setor automobilístico brasileiro no período de 2010 a 2015. A fundamentação teórica aborda os conceitos de globalização, as teorias de comércio internacional, apresentando também o setor automobilístico mundial e a crise financeira internacional. A metodologia utilizada nessa pesquisa foi a básica, utilizando uma abordagem qualitativa, empregando níveis de pesquisa explicativos, buscando informações bibliográficas e documentais. O objetivo principal deste trabalho é identificar os principais impactos da crise no setor automotivo, apresentando o comércio de veículos no Brasil antes da crise de 2008, para posteriormente descrever o comportamento do setor a crise, finalizando com o resultado das medidas de incentivos tomadas pelo governo para incentivar o setor. Pôde-se verificar que a crise não afetou somente de forma negativa este setor, mas segundo os dados contidos neste trabalho, as medidas utilizadas para conter a crise foram de grande benefício para a indústria automobilística, que teve um de seus melhores anos de produção, licenciamento e exportação no período subsequente à crise, apesar de iniciar uma retração a partir de 2012.

Palavras-chave: Comércio de Veículos. Crise Econômica Mundial. Indústria Automobilística.

ABSTRACT

This paper aims to study how the international financial crisis in 2008 deeply affected the Brazilian automobile sector during the 2010 and 2015 period. The theoretical basis will cover the following topics: Globalization, International business, the worldwide financial crisis in 2008 as well the automotive sector itself. The methodology applied in this research was 'basic' and the work contains a qualitative approach to the data, mostly possessing bibliographical and document-based information to supply the work's content. The primary objective is to pinpoint the paramount impacts of the crisis in the automotive industry. First off the Brazilian car industry will be analyzed before the 2008 threshold to then study how the Brazilian market reacted to this crisis and to conclude, a thorough dissection of the incentives introduced by the government to mitigate the 2008 recession and subsequently stimulate the automotive industry to regain its footing. It is plausible to assume that the crisis not only, in a pejorative sense, affected the car industry but according to this work's data the government's reactive policies greatly benefited the sector. Production, licensing and car exports experienced their best years straight after the genesis of the crisis, however it began to slow down in 2012.

Keywords: Car Market. Economic Crisis. Trade Negotiations.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produção total de auto veículos (2000 a 2008)	35
Gráfico 2 – Licenciamento de auto veículos novos (2000 a 2008)	37
Gráfico 3 – Exportações totais de auto veículos (2000 a 2008)	38
Gráfico 4 – Produção total de auto veículos (2008 a 2015)	41
Gráfico 5 – Licenciamento de auto veículos novos (2008 a 2015)	42
Gráfico 6 – Exportações totais de auto veículos (2008 a 2015)	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Sete metas para o crescimento do setor automobilístico.....	33
Quadro 2 – Produção total de auto veículos (2000 a 2008)	35
Quadro 3 – Licenciamento de auto veículos novos (2000 a 2008)	36
Quadro 4 – Exportações totais de auto veículos (2000 a 2008)	37
Quadro 5 – Produção total de auto veículos (2008 a 2015)	41
Quadro 6 – Licenciamento de auto veículos novos (2008 a 2015)	42
Quadro 7 – Exportações totais de auto veículos (2008 a 2015)	43
Quadro 8 – Alíquota do IPI Antes e Depois da Redução dos Veículos Nacionais	50
Quadro 9 – Alíquota do IPI Antes e Depois da Redução dos Veículos Importados	51

LISTA DE SIGLAS

ACE – Acordo de Complementação Econômica

ALC – Acordo de Livre Comércio

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores

IOF – Imposto sobre Operações Financeiras

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

MDIC – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

PDP – Política de Desenvolvimento Produtivo

PICE – Política Industrial e de Comércio Exterior

PITCE – Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior

PSI – Programa de Sustentação do Investimento

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVOS	13
1.1.1 Objetivo Geral	13
1.1.2 Objetivos Específicos	13
1.2 JUSTIFICATIVA.....	13
1.3 METODOLOGIA.....	14
2 O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO CONTEXTO INTERNACIONAL	16
2.1 GLOBALIZAÇÃO E ECONOMIA INTERNACIONAL	16
2.2 SETOR AUTOMOBILÍSTICO MUNDIAL	23
2.3 CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL DE 2008	25
3 SETOR AUTOMOBILÍSTICO, COMÉRCIO, MEDIDAS E ACORDOS COMERCIAIS	29
3.1 COMÉRCIO DE VEÍCULOS NO BRASIL ANTES DA CRISE FINANCEIRA DE 2008	29
3.2 O MERCADO AUTOMOBILÍSTICO DEPOIS DA CRISE DE 2008	40
3.3 MEDIDAS ADOTADAS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO APÓS A CRISE DE 2008	46
3.4 RESULTADOS DAS MEDIDAS TOMADAS PARA INCENTIVAR O SETOR NO PERÍODO ESTUDADO	49
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
REFERÊNCIAS	57

1 INTRODUÇÃO

O setor automobilístico é uma área de muita importância econômica para o Brasil, gerando empregos e tecnologias para o país. A crise de 2008 foi um acontecimento que impactou não só a economia dos Estados Unidos, mas a do mundo todo, tendo grandes reflexos, principalmente no Brasil.

O mercado automobilístico é uma área muito importante para o Brasil, pois se reflete não apenas na economia, mas também na política e na população brasileira. Nesse contexto, este trabalho tratará de como o setor automobilístico brasileiro foi afetado pela crise no período de 2010 a 2015 e quais medidas foram utilizadas no setor.

O trabalho trata, em um primeiro momento, dos conceitos básicos para o entendimento de seu desenvolvimento. São abordados os conceitos de globalização comercial, produtiva e financeira, demonstrando como o mundo está mais conectado atualmente e como a tecnologia avançou, permitindo progressos nas áreas industriais e principalmente no setor estudado neste trabalho.

Conforme a globalização evoluiu, as teorias sobre o comércio internacional tentam explicar tal fenômeno. Assim, são discutidas neste trabalho as teorias das vantagens comparativas e absolutas, a fim de entender melhor estes conceitos. Após o esclarecimento sobre o comércio internacional, a pesquisa abordará o setor automobilístico mundial, considerando o modo como ele é formado e como a indústria brasileira está estruturada. A seguir, é abordada a crise de 2008 e como e porque ela aconteceu, demonstrando seus impactos.

Em um segundo momento, este trabalho trata sobre o comércio de veículos no Brasil e os principais acordos comerciais existentes antes da crise financeira, apresentando os números das exportações, licenciamentos e produções para, depois, mostrar como o setor se comportou após a crise, juntamente com as medidas e resultados na área estudada.

Diante deste contexto, pode-se apresentar a seguinte pergunta de pesquisa: quais os principais impactos da crise financeira de 2008 sobre o setor automobilístico brasileiro no período de 2010 a 2015 diante das medidas tomadas para enfrentar a crise?

1.1 OBJETIVOS

Com base no tema escolhido, foi definido como tema geral o estudo dos impactos da crise financeira de 2008 sobre o setor automobilístico no Brasil e as medidas adotadas pelo governo para enfrentar a crise.

1.1.1 Objetivo Geral

Compreender os impactos que a crise impôs ao setor automotivo brasileiro no período de 2010 a 2015

1.1.2 Objetivos Específicos

- Apresentar o panorama do comércio de veículos no Brasil antes da crise de 2008.
- Descrever o mercado automobilístico brasileiro após a crise de 2008.
- Apresentar as medidas adotadas no setor automobilístico após a crise financeira internacional de 2008.
- Identificar os principais resultados das medidas tomadas para incentivar o setor no período estudado de 2010-2015

1.2 JUSTIFICATIVA

O tema foi escolhido em razão do interesse que o autor tem pelo ramo automotivo desde a infância. Assim, o tema mostrou-se como uma alternativa interessante para o trabalho de conclusão do curso de Relações Internacionais. Falar de automóveis é falar da paixão do homem pela máquina, é falar de história pois influencia economicamente, socialmente e politicamente no mundo todo. De tradição pois muitas pessoas possuem um automóvel como uma tradição cultural ou familiar. De conceito, por sempre estar inovando em tecnologia, produtos com maior qualidade e novos métodos de processo. De cultura por estar presente na história mundial, com novos métodos de locomoção e de relações entre povos que muitas vezes transcendem barreiras políticas e econômicas.

O segmento automotivo tem uma importância significativa na economia de diversos países. Uma crise neste setor pode desencadear um colapso na cadeia

industrial como um todo. Essa indústria possui uma grande participação na economia brasileira, pois o Brasil é um dos maiores produtores de automóveis e de peças automotivas no mundo.

Esta pesquisa é uma oportunidade para futuros leitores e pesquisadores obterem conhecimento na área, pois o trabalho abordará informações de autores e órgãos oficiais governamentais.

O presente trabalho tem como finalidade expor um tema interessante e não muito explorado, o setor automobilístico, para que seja usado futuramente pela universidade e acadêmicos interessados em se aprofundar no tema, obtendo informações adicionais neste assunto.

Trata-se de uma grande base de informações para as empresas da área estudada, pois elas poderão analisar o setor de forma mais profunda, assim como as formas pelas quais ele é afetado por uma crise. As empresas poderão usar essas informações para melhorar sua política econômica, preparando-se melhor.

Com esta pesquisa, o autor pretende promover a reflexão sobre o tema, manifestando a importância deste setor na economia.

1.3 METODOLOGIA

Com relação à metodologia, este trabalho será feito de forma básica, utilizando autores e órgãos do governo. De acordo com Prodanov e Freitas (2013), a natureza básica “envolve verdades e interesses universais, procurando gerar conhecimentos novos úteis para o avanço da ciência, sem aplicação prática prevista”. Como este trabalho não será necessariamente utilizado, a natureza básica foi escolhida.

Será utilizada uma abordagem qualitativa para abordar o problema, isto é, o comércio exterior de automóveis no Brasil pós-crise de 2008. Será utilizado um ambiente natural como fonte para coleta de dados, conseqüentemente interpretando esses dados e atribuindo significados. (PRODANOV; FREITAS, 2013)

O objetivo é gerar novos conhecimentos usando dados científicos e pesquisas realizadas anteriormente. Com informações já quantificadas, será criada uma base de conhecimento para o aprofundamento no tema, analisando dados de órgãos como a ANFAVEA, BNDES, FENABRAVE, IPEA, MDIC, no período de 2000 a 2015, seu modo de trabalho e sua influência externa.

Este trabalho tem como objetivo utilizar níveis de pesquisa explicativo. Assis (2017, p. 18) escreve que:

A explicativa registra, analisa e interpreta os fenômenos estudados, procurando identificar suas razões, seus fatores determinantes, suas causas. Embora esteja mais sujeita a erros, é o tipo de pesquisa que aprofunda o conhecimento da realidade e, por isso, fundamenta o conhecimento científico. A maioria das pesquisas explicativas utiliza o método experimental, caracterizado pela manipulação e controle das variáveis, com o objetivo de identificar qual a variável independente que determina a causa da variável dependente ou do fenômeno em estudo.

O procedimento técnico deste trabalho empregará pesquisas bibliográficas e documentais. Pelo fato de o tema ser vasto e dispor de muita informação, foram utilizadas informações e publicações de notas oficiais de órgãos do governo (BNDES, ANFAVEA, IPEA, MDIC e FENABRAVE) no período de 2010 a 2015, para expor o tema, além de textos e materiais já publicados e de informações não publicadas. Serão usadas informações contidas em livros, periódicos, anuários, artigos e outros trabalhos. (PRODANOV; FREITAS, 2013)

O projeto será elaborado com base em conclusões e informações retiradas destas leituras e referências.

Para a coleta de dados, serão utilizadas técnicas de pesquisa em uma coleta documental, valendo-se de livros, periódicos, artigos e notícias cujas informações serão posteriormente analisadas.

2 O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO CONTEXTO INTERNACIONAL

Para fundamentar este trabalho acadêmico, é importante abordar alguns conceitos relevantes relacionados ao tema. É importante caracterizar o processo de globalização e as teorias de economia internacional, apresentar o setor automobilístico mundial e brasileiro, relacionando-os à crise financeira internacional de 2008.

2.1 GLOBALIZAÇÃO E ECONOMIA INTERNACIONAL

É importante caracterizar o processo de globalização, pois é graças a ele que o mundo passou por transformações políticas, sociais, econômicas e culturais. Assim, devemos caracterizar o seu conceito, alguns de seus fundamentos, seu período histórico e os benefícios e malefícios que ele trouxe, citando também a globalização produtiva, comercial e financeira.

De acordo com Held e McGrew (2000), não há uma definição única que explique a globalização. Ela pode ser caracterizada como ação à distância, compressão espaço-temporal, interdependência acelerada e também como um mundo em processo de encolhimento. Esse processo possui um aspecto definitivamente material que é observado nos fluxos de comércio, de capital e de pessoas ao redor do mundo.

A expansão dos fluxos de informações e comércio atinge todos os países, empresas e indivíduos tanto pela economia como pelos valores políticos e morais. Para Barbosa, a globalização está presente na própria economia e na sociedade, que são cada vez mais influenciadas pelas grandes empresas. (BARBOSA, 2001)

Para Barbosa (2001, p. 14):

[...] A globalização econômica avança de forma mais rápida, integrando empresas e conectando mercados. [...] No plano político a globalização avança a passos mais lentos. Não existe um governo global. [...] No plano cultural existe sim uma indústria cultural de caráter global, que envolve a mídia televisiva, jornalística, produção cinematográfica.

Segundo Held (1999), a globalização pode ser entendida mais como um processo do que como uma condição única. Ela não reflete o desenvolvimento de uma lógica e também não caracteriza uma sociedade. Ela acaba refletindo a emergência

de sistemas de interação e troca. Para o autor, o processo global tem que ser separado da noção de integração global.

A globalização seria, assim, uma forma de integração mais estreita entre os países e os povos, resultando em uma enorme redução dos custos de transportes e de comunicação, destruindo barreiras artificiais à circulação internacional de mercadorias, serviços, capitais e pessoas. (STIGLITZ, 2004)

Desse modo, Giddens (1990) caracteriza a globalização como um aumento das relações sociais em escala mundial, ligando localidades distantes de um modo que um acontecimento local é influenciado por outros acontecimentos a muitas milhas de distância.

Para Santos (2001), num contexto de globalização o mundo pode ser dividido em três mundos, sendo o primeiro como ele é *na teoria*; o segundo como ele *realmente é*; e o terceiro como ele *poderia ser*.

O mundo como ele é na teoria pode ser chamado de *globalização como fábula*, sustentado por ideologias resultantes em um sistema internacional. O mundo como ele realmente é pode ser chamado de *globalização como perversidade*, obtendo uma visão voltada para os problemas sociais do mundo, ligando os problemas de desemprego e pobreza com o processo de globalização. O mundo como ele poderia ser seria chamado de *uma outra globalização*, caracterizado no final do século XX, promovendo uma cultura de massas, aumentando o controle da sociedade em geral. (SANTOS, 2001)

De certo modo, Santos (2001) defende que a globalização seria o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista. Para o Parlamento Europeu (2007), a globalização possui efeitos positivos na economia, dividindo os benefícios entre os países e todas as pessoas. Os efeitos negativos seriam contrariados, fazendo com que a globalização se tornasse um processo justo e inclusivo, obtendo uma dimensão social forte.

A globalização trouxe muitos benefícios, mas ao mesmo tempo se tornou contraditória. Para Stiglitz (2002, p. 30):

A abertura do comércio internacional ajudou vários países a crescer muito mais rapidamente [...]. O comércio internacional ajuda o desenvolvimento econômico quando as exportações de um país impulsionam seu crescimento econômico [...]. A globalização reduziu a sensação de isolamento que muitas das nações em desenvolvimento sentiam um século atrás, e deu conhecimento que estava além do alcance de muitas pessoas [...].

Esse processo de globalização acaba se tornando presente no dia a dia e pode ser analisado sob várias vertentes. As vertentes que serão abordadas nesta fundamentação são: a globalização comercial, a produtiva e a financeira. (VALENTE, 2008)

Para Valente (2008), a globalização comercial possui uma escala mundial, aumentando as possibilidades de oferta e demanda, surgindo novas técnicas administrativas e de produção, mudando o enfoque de concorrência de produto para a inovação na tecnologia de processos. Com isso a competição começa a atingir uma escala mundial, fazendo com que as empresas sempre estejam mudando sua atividade em diferentes países, aumentando seu nível de competitividade.

No entanto, para Bresser-Pereira (2007) a globalização comercial é uma oportunidade para quem possui mão de obra barata. A globalização, no enfoque econômico, é a competição comercial em nível global entre os Estados por meio de suas empresas. Para o autor, os países em desenvolvimento que possuem mão de obra barata em relação a países ricos acabam tornando a globalização comercial uma ótima oportunidade para negócios.

A globalização comercial pode ser facilmente mensurada, para Prado (2003, p 4-5):

[...] sua discussão não é particularmente controversa: se o crescimento do comércio mundial se der a uma taxa de crescimento médio anual mais elevada do que a do PIB mundial podemos afirmar que há globalização comercial. O processo de globalização pode dar-se mundialmente ou regionalmente. Podemos, também, afirmar que uma região passa por processo de globalização comercial em determinado período se o comércio exterior regional crescer a taxa superior ao crescimento do PIB regional.

O autor chega à conclusão de que a globalização comercial não é um fenômeno novo, mas para considerar o processo de globalização deve-se estudar melhor as vertentes da globalização produtiva e financeira. (PRADO, 2003)

A globalização produtiva envolve, segundo Baumann e Gonçalves (2015), três processos: o avanço do processo de internacionalização da produção; o acirramento da concorrência internacional; e a maior integração entre as estruturas produtivas das economias nacionais. O primeiro processo ocorre pelo comércio internacional, IED e relações contratuais; o segundo processo não pode ser medido

diretamente, mas aponta que há na competitividade internacional uma disputa cada vez maior para ver quem se sobressairá no sistema econômico mundial; o terceiro processo aponta que a integração entre os fluxos de Investimentos Externos Direto (IED), operações das empresas transnacionais e relações contratuais formam o que é chamado de globalização produtiva.

Para Prado (2003), a globalização produtiva é a mais difícil de ser caracterizada, sendo ela um processo mais recente, iniciado com a aceleração do fenômeno até a Primeira Guerra Mundial, seguido de um retrocesso no período entre guerras e de uma grande aceleração no pós-guerra. Ocorre nele a integração das estruturas produtivas domésticas em uma estrutura produtiva internacional, conectando-as a: *Difusão de padrões tecnológicos e modelos de organização industrial; Internacionalização das estruturas de mercado e da competição empresarial e o investimento direto internacional.*

O enfoque produtivo pode ser observado como um processo de produção em diversas técnicas produtivas e administrativas que influenciam a economia. Sem obter um consenso dos efeitos da globalização produtiva, avalia que ela pode aumentar o oligopólio em nível mundial. Para Valente, as empresas que têm um crescimento em âmbito internacional acabam ficando próximas ao país de origem da matriz. (VALENTE, 2008)

Para Bresser-Pereira (2007), a globalização financeira é a causa da quase parada de crescimento de países em desenvolvimento. O autor atribui o desenvolvimento dos países asiáticos a uma limitação da globalização financeira, criando uma estratégia nacional de desenvolvimento baseada na taxa de câmbio competitiva.

A globalização financeira pode ser caracterizada como um fenômeno resultante da economia mundial, caracterizado pela interação de três processos: expansão dos fluxos financeiros internacionais; acirramento da concorrência nos mercados internacionais de capitais; e a maior integração entre os sistemas financeiros nacionais. (BAUMANN; GONÇALVES, 2015)

Baumann e Gonçalves (2015) caracterizam os três processos, sendo o primeiro equivalente aos empréstimos, financiamentos e investimentos de portfólio; o segundo processo é característico da globalização financeira, e manifesta-se quando acontece uma disputa por transações financeiras internacionais, envolvendo bancos e instituições financeiras não bancárias. O terceiro processo refere-se aos ativos

financeiros que são emitidos por residentes e que estão na mão de não residentes. Portanto, segundo o autor, a globalização financeira é resultante dos três processos mencionados anteriormente.

Para analisar os efeitos da globalização financeira, segundo Prado (2003, p. 14-22), deve-se observar “o crescimento da poupança e o desenvolvimento de transações que influenciaram em transferência de risco”

Prado (2003) afirma que o aspecto mais importante da globalização é a dimensão financeira, concluindo que ela é um processo de integração nos mercados financeiros locais, sendo constituída pelos empréstimos e financiamentos de títulos públicos e privados, monetários e cambiais aos mercados internacionais. O autor ainda discute que a intermediação financeira tem como função transferir os recursos de agentes econômicos fortes para agentes econômicos fracos.

No entanto, Prado (2003) aponta que a globalização financeira tem sido de grande instabilidade, pois os fluxos financeiros internacionais vêm sendo acompanhados de crises. Porém, é considerada como um meio inevitável de transformações econômicas e tecnológicas recentes, sendo altamente desejada.

No âmbito da globalização comercial, produtiva e financeira, é importante descrever o comércio exterior e o que ele engloba, assim como as teorias de vantagens absolutas e comparativas.

Segundo Soares (2004), os economistas clássicos defendiam que a riqueza das nações era proveniente da capacidade produtiva de bens de um país e da capacidade de trocar estes bens por outros que o país não produzia de forma efetiva.

Nesse contexto, pode-se destacar as teorias de vantagens absolutas e comparativas. A teoria das vantagens absolutas foi proposta por Adam Smith, e sua ideia principal era a de que os produtos criados para troca sempre precisarão do trabalho humano, este sendo um dos fatores básicos de uma nação. (SOARES, 2004, p. 29)

Baumann e Gonçalves (2015) apontam que, segundo Smith, a economia de uma nação só terá negócios espontâneos se ela tiver ganhos derivados destas transações. Para o autor, o comércio internacional só poderá ser realizado quando os bens adquiridos de outra nação forem mais baratos que os produzidos internamente, pois nesta teoria o ganho (lucro) está ligado ao alcance de bens derivados do comércio.

Para Smith, a livre concorrência levaria a nação ao crescimento econômico, guiada pelo que o autor chamava de uma “mão invisível”. Para ele, essa mão influenciaria em todas as decisões da economia, independentemente da interferência do Estado, resultando no lucro máximo em função do bem-estar da população da nação. (VASCONCELLOS; GARCIA, 2012)

No entanto, Baumann e Gonçalves (2015, p. 8) defendem que a lógica básica da teoria da vantagem absoluta é a de que:

[...] para que duas economias mantenham espontaneamente vínculos comerciais entre si, é preciso que ambas tenham a ganhar com essas transações. A principal motivação dos agentes em relação ao comércio internacional não é a acumulação pura e simples [...], mas a satisfação de suas necessidades básicas.

Para Vasconcellos e Garcia (2012), o papel do Estado na economia deveria ser realizado apenas para proteger a sociedade contra a criação e manutenção de obras institucionais, não influenciando na prática da economia. Conclui que a produtividade é resultado da divisão do trabalho que está associada à troca de bens, tendo como objetivo a ampliação de mercados. Segundo os autores, o aumento dos mercados resulta no aumento da produtividade.

Uma das principais características da teoria de Smith na economia internacional é a divisão do trabalho nas fábricas inglesas de acordo com o comércio exterior. Sendo assim, cada Estado deveria se especializar nos bens que pudesse produzir em menos tempo de trabalho em relação a seus parceiros de economia, obtendo uma “vantagem absoluta” sobre seus parceiros comerciais. (SOARES, 2004)

Segundo Smith (1996, p. 358):

A menos que se empregasse capital para o transporte, quer da produção bruta ou manufaturada, dos locais onde ela é abundante para aqueles em que é escassa, nada mais poderia ser produzido além do necessário para o consumo da vizinhança. O capital do comerciante troca o produto supérfluo de um local por aquele de outro, incentivando a indústria e aumentando a satisfação de ambos.

Dando continuidade às teorias, o modelo de David Ricardo prevê que haverá vantagens na especialização completa no comércio. De acordo com o autor, a teoria de Adam Smith determina o padrão de trocas internas em um país, resultando na uniformidade dos preços. A teoria de Smith é distinta, pois não identifica a estrutura produtiva de cada economia. (BAUMANN; GONÇALVES, 2015)

Para Soares (2004), David aprofundou a teoria de Adam Smith, dando como exemplo o fato de que dois países teriam vantagens mútuas caso se especializassem em produtos diferentes, pois mesmo que um Estado produza os bens com menor tempo de trabalho, haverá diferentes fatores de produção nos âmbitos de recursos naturais, tecnologia e educação dos trabalhadores, resultando em custos de produção diferentes e produtos com preços diferentes entre os países.

O autor defende que a teoria de David é baseada nas ideias de Adam Smith, afirmando que “todos os custos se reduzem a custos do trabalho” e mostrando como a acumulação do capital, acompanhada de aumentos populacionais, provoca uma elevação da renda da terra. Aponta-se que a teoria das vantagens comparativas é muito importante para o comércio internacional. O comércio e as trocas entre os países são resultantes dos fatores de produção. (VASCONCELLOS; GARCIA, 201)

Baumann e Gonçalves (2015, p. 13) comentam que as principais fontes de vantagens comparativas são “as Diferenças internacionais na estrutura da demanda; as técnicas de produção podem diferir entre os países; a tecnologia pode ser diferente entre os países e os preços dos produtos podem diferir em função da economia de escala.

Para haver vantagens comparativas é preciso existir diferença de preço. Segundo Ricardo (1996, p. 11):

A teoria das Vantagens Comparativas de Ricardo foi a base para a construção de toda uma vertente de teorias de comércio internacional que dominou por muito tempo o debate econômico. O atraente esquema lógico ricardiano fornecia o substrato para a defesa de um sistema de comércio mundial ancorado no padrão-ouro e no livre-cambismo.

Para um maior entendimento do comércio internacional, foi utilizada a fundamentação de cada uma dessas teorias, a fim de explicar o mercado automobilístico. Dando continuidade a esse entendimento, é importante caracterizar o porquê de as empresas importarem e exportarem, a fim de atender futuramente os objetivos deste trabalho.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2017e), as empresas exportam para melhorar seus padrões gerenciais e tecnológicos, para qualificar sua mão de obra e para serem mais bem vistas no exterior, seja por seus clientes, fornecedores ou concorrentes. A concorrência no exterior acaba sendo muito maior do que a interna. Quando uma empresa começa a

exportar, ela passa a ser reconhecida por uma melhor imagem, ou como uma empresa de produtos de qualidade, resultando em novos empregos e aumento da produção.

As empresas que importam acabam se tornando muito mais competitivas no mercado, obtendo os melhores custos para seus produtos. Segundo *Mercado em Foco* (2017):

Alguns países apresentam vantagem com relação aos preços ofertados. Vários produtos, principalmente manufaturas, costumam ter valores consideravelmente mais baixos que os nacionais, e por fim, acaba sendo mais benéfico a revenda do que a produção local, pois se reduz o valor despendido em máquinas e sua manutenção, energia elétrica, funcionários, matéria-prima. Estima-se que, em média, a compra de mercadorias de outros países confere uma economia de 70% ao importador. Os principais mercados que oferecem baixos preços de manufaturados são China, Vietnã, Estados Unidos. Máquinas podem ser importadas com qualidade e bom custo geralmente de países europeus, e insumos básicos em países menores como Índia, Uruguai, Egito.

Nessa sessão foram abordados os conceitos de globalização e de economia internacional. Nas sessões 2.2 e 2.3 são abordados sobre o setor automobilístico mundial e sobre a crise financeira Internacional de 2008, conceitos importantes para o desenvolvimento desse trabalho.

2.2 SETOR AUTOMOBILÍSTICO MUNDIAL

No contexto do comércio exterior, o Brasil foi o país que mais sofreu com a redução nas exportações entre as economias em 2014. Segundo Niewierowski, as empresas exportadoras estão diminuindo – algo em torno de 19 mil em 2014 –, enquanto as importadoras estão crescendo: cerca de 44 mil. (NIEWIEROWSKI, 2015)

Segundo dados do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o comércio exterior no setor automobilístico movimenta cerca de U\$ 2,5 trilhões por ano, atribuindo aos países desenvolvidos 10% do seu Produto Interno Bruto (PIB). (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008)

Santos e Gonçalves (2001, p. 207) apontam os motivos: adotar estratégias globais, reestruturar as atividades, expansão geográfica e uso de bases nacionais para acesso a mercados regionais ajudaram o setor automobilístico a obter uma nova relação com os mercados interno e externo. As medidas que os governos adotaram influenciaram diretamente o setor. A abertura comercial que será abordada posteriormente, no desenvolvimento deste trabalho, reduziu as tarifas de importação,

principalmente na América do Sul, implementando blocos regionais e estabelecendo tarifas para produtos provenientes do exterior, o que resultou em um déficit no mercado interno.

As montadoras passaram a exercer um papel muito importante na tecnologia e no mercado, pois acabaram gerando novos produtos, propaganda e investimentos. As fábricas realizam uma economia de escala devido à especialização da plataforma do automóvel. As empresas do setor automobilístico têm a característica de serem transnacionais, atuando em diversas partes do mundo através de regiões econômicas e geográficas favoráveis para desenvolver sua economia. (MDIC, 2017e)

Os autores Santos e Gonçalves (2001, p. 217) concluem que:

Entre as ações que visam a propiciar melhoria do saldo comercial do setor, podem ser analisadas as oportunidades de estimular investimentos ao longo da cadeia produtiva, de forma que as empresas nacionais aumentem sua integração com os sistemistas, com o objetivo de desenvolver centros de excelência no setor, contribuindo tanto para o aumento do conteúdo exportado quanto para a substituição de importações pelo fomento à fabricação de produtos de média e alta tecnologias com vistas ao mercado local e à exportação.

Para Casotti e Goldenstein (2008), a indústria automobilística é muito importante para o desenvolvimento de novas tecnologias e modelos de gestão. O setor automobilístico está em constante processo de fortalecimento, possuindo inúmeras parcerias comerciais.

De acordo com o MDIC (2017e), as “montadoras estão cada vez mais integradas com suas subsidiárias em rede, com uma maior convergência entre as estratégias das unidades centrais com as de suas filiais”.

[...] indústria automobilística [...] teve início na década de 1990, o fluxo de investimentos diretos externos para países e regiões em desenvolvimento objetivou deslocar a produção mundial e elevar a participação no mercado de países em desenvolvimento, com maior potencial de crescimento do consumo de automóveis, resultado da saturação do mercado nas nações desenvolvidas [...].

Nesse contexto pode-se analisar que o setor automobilístico é de extrema importância para a economia, pois fazem um papel fundamente na economia mundial. A indústria brasileira pode ser analisada de acordo com os seguintes dados (MDIC, 2017e):

- 31 fabricantes (veículos e máquinas agrícolas e rodoviárias), 500 fabricantes de autopeças e 5.533 concessionárias em 2015.
- 64 unidades industriais em 10 estados e 52 municípios.
- Capacidade produtiva instalada de 4,5 milhões de unidades de veículos, e de 100 mil unidades de máquinas agrícolas e rodoviárias.
- Faturamento, em 2014, de U\$ 110,9 bilhões (incluindo autopeças).
- Investimentos, no período 1994-2012, de U\$ 68,0 bilhões.
- Produção acumulada de veículos montados, no período 1957-2014, de 71,2 milhões de unidades, e de 2,5 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias, no período 1960-2014.
- Exportações de U\$ 18,5 bilhões, em 2012, e importações de U\$ 30,2 bilhões em 2014 (incluindo autopeças).
- Empregos diretos e indiretos totalizando 1,5 milhão de pessoas.
- Participação de 23,0% no PIB industrial e de 5,0% no PIB total em 2014.
- Geração de U\$ 178,5 bilhões de tributos, em 2014, entre IPI, ICMS, PIS, Cofins.
- Ranking mundial em 2014: 8º maior produtor e 4º mercado interno.

Com essas informações sobre o setor automobilístico mundial e brasileiro é importante abordar a crise financeira internacional de 2008, onde será discorrido na sessão 2.3 para depois dar início ao desenvolvimento deste trabalho.

2.3 CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL DE 2008

A crise de 2008 foi um dos fatores que mais afetaram o setor automobilístico nesse período, e é um dos objetivos principais deste trabalho. Para entender melhor os impactos da crise, é necessário analisar como e porque ela aconteceu.

Na década de 80, os mercados financeiros apresentaram uma desregulamentação. Para Silva (2010):

O excesso de crédito, posteriormente chamado de "excesso de liquidez", foi crucial para o surgimento da crise mundial. Mas o crédito farto no mercado, que provocou o "excesso de liquidez" no sistema financeiro como um todo,

somente ocorreu porque os órgãos fiscalizadores e reguladores foram dando cada vez mais liberdade para os bancos operarem como queriam. Assim, a partir de uma decisão política (mais liberalismo), tomou-se uma decisão jurídica (menos regulamentação) com efeitos econômicos (maior liquidez no sistema financeiro). Obviamente alguma catástrofe iria decorrer do retorno, ainda que gradual, às ideias liberais do século XIX.

De acordo com Roque (2013) a década antecedente a crise possuiu algumas políticas que contextualizam a crise internacional financeira. Na década de 1990 implementaram nos Estados Unidos duas políticas exclusivas do setor imobiliário. A primeira foi feita pela Fannie Mae e Freddie Mac, duas empresas que tinham como objetivo garantir liquidez ao mercado de hipotecas, comprando empréstimos dos bancos. A Fannie e Freddie quando compravam as carteiras de empréstimos imobiliários dos bancos, possibilitaram que os bancos continuassem a realização dos empréstimos. Essas duas empresas não foram capazes de estimular todo o mercado de imóveis e o de subprime, entrando a segunda política nos Estados Unidos, a ação afirmativa para empréstimos, que possibilitava as agências governamentais a pressionar os bancos para realizar empréstimos de maior risco para atingir uma “igualdade racial”, podendo processar os bancos caso não realizassem esses empréstimos.

O colapso do mercado imobiliário americano começou com a redução nas taxas de juros, caindo de 6,5% para 1% até 2004. Nesse mesmo ano o Banco Central Americano reduz o dinheiro dado para o sistema bancário, aumentando a taxa de juros novamente. Para Roque (2013):

Os juros das hipotecas com taxas ajustáveis (linha vermelha) saem de uma mínima de 3,5% no início de 2004 e vão para quase 6% em meados de 2006. Já os juros das hipotecas convencionais, de 30 anos (linha azul), vão de 5,5% para quase 7% neste mesmo período. Este aumento dos juros esfriou a demanda por imóveis. Uma redução na demanda por imóveis em conjunto com um acentuado aumento na oferta de imóveis gerou o inevitável: no final de 2006, os preços começaram a cair.

Essa variação nos juros fez com que houvesse uma queda nos preços, e para as pessoas que haviam adquirido imóveis não perder dinheiro, elas pararam de pagar suas hipotecas. Um dos fatores disso é que os Bancos não exigiam nenhuma entrada de pagamento para efetuar os empréstimos. De acordo com o autor, existiu um aumento de 750% no período de 2005 até o final de 2008 nos calotes, chegando a uma quantia de aproximadamente 170 bilhões de dólares. (ROQUE, 2013)

Para Portes (2009):

A crise financeira mundial começou com os calotes nos pagamentos de hipotecas de casas nos Estados Unidos. Com o juro baixo e o excesso de crédito no mercado norte-americano, houve uma valorização no valor dos imóveis nos EUA, o que estimulou a busca de financiamentos para a compra de casas próprias, principalmente entre a baixa renda. Para financiar esses novos compradores, os bancos captavam recursos no mercado por meio da oferta de instrumentos financeiros atrelados às hipotecas de imóveis.

Os bancos americanos confiaram em seus clientes com mau histórico de pagamento, realizando um financiamento de alto risco chamado de *subprime*. Esses clientes acabaram entregando suas casas como garantia de que iriam pagar o financiamento, e com isso o preço dos imóveis diminuiu, reduzindo a garantia de que esses clientes pagariam. Os bancos, com a incerteza do mercado, resolveram dificultar futuros empréstimos, resultando em poucas vendas de imóveis, o que aumentou a preocupação das instituições financeiras. (UOL ECONOMIA, 2016)

De acordo com Carcanholo (2011, p. 77):

O momento de baixa no ciclo desse mercado (principalmente a partir do *subprime*) se deu quando a elevação da inadimplência nas hipotecas, junto com a elevação das taxas de juros americanas, em 2004, redundou na redução dos preços dos imóveis e da oferta de crédito imobiliário, o que elevou ainda mais a inadimplência e transformou o círculo "virtuoso" em vicioso. Era a manifestação da crise (financeira) atual.

Os bancos começaram a misturar as dívidas de alto risco (clientes com um mau histórico de pagamento) com as dívidas de baixo risco (clientes com um bom histórico de pagamento), montando os pacotes denominados CDO (uma obrigação de dívida com garantia). Os bancos norte-americanos começaram a vender esses CDOs para instituições financeiras e seus representantes no mundo todo; no entanto, no momento em que os bancos norte-americanos pagassem os empréstimos e financiamentos realizados, esse dinheiro seria transferido com juros para quem comprou os CDO. (UOL ECONOMIA, 2016)

De acordo com Blanchard (2011), o estopim da crise foi a queda do preço imobiliário nos Estados Unidos, seguido de um grande aumento desses valores. Com a drástica mudança do preço dos imóveis e a falta de pagamento dos clientes, vários bancos sofreram perdas.

Uma das causas da crise foi o fato de que as pessoas que realizaram esse financiamento não pagaram as dívidas que tinham com as instituições financeiras. Como as dívidas pertenciam aos bancos, houve recessão e desemprego não só nos Estados Unidos, mas no mundo todo. (UOL ECONOMIA, 2016)

De acordo com Filgueiras e Druck (2010), a crise financeira de 2008 apresenta características diferentes das crises anteriores. Segundo os autores (p. 18):

Os determinantes da atual crise, que levaram à superacumulação de capital, se localizam no processo global de acumulação, através de mecanismos e circunstâncias que se desenvolveram tanto no plano produtivo quanto na esfera financeira – embora a mesma tenha sido explicitada, no primeiro momento, como uma crise financeira de grandes proporções. Nessa perspectiva, a partir de Marx, o superdimensionamento da esfera financeira é, por si só, um indicador da existência de uma situação de superacumulação de capital.

Com a queda do banco Northern Rock devido à crise, todos os outros bancos começaram a apresentar problemas também. As instituições financeiras Bear Stearns, Fannie Mae, Freddie Mac foram nacionalizadas ou adquiridas por outros bancos. (ROQUE, 2013)

Em 2008, as perdas acumularam U\$ 300 bilhões. Segundo Blanchard (2011, p. 537-538):

- A década de 2000 foi um período com taxas de juros baixas, diminuindo o valor das moradias.
- Os credores imobiliários estavam concedendo empréstimos e financiamentos a clientes de risco, realizando hipotecas *subprime*.
- As hipotecas *subprime* representavam, em 2006, 20% do mercado imobiliário norte-americano.

Essa crise acabou influenciando o mundo todo e seus efeitos são abordados no capítulo seguinte, expondo como o setor automobilístico brasileiro foi afetado no período após a crise.

3 SETOR AUTOMOBILÍSTICO, COMÉRCIO, MEDIDAS E ACORDOS COMERCIAIS

Este capítulo aborda o comércio de veículos antes da crise de 2008 e seus acordos comerciais. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) reúne empresas fabricantes de auto veículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) com indústrias no Brasil. Tem como objetivo estudar o mercado de auto veículos. A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE) representa cerca de 5000 empresários do segmento da Distribuição Autorizada de Veículos no Brasil, é a entidade responsável pelo desenvolvimento da categoria econômica formada por 39 marcas do setor.

As informações são apresentadas com dados desses dois órgãos, pois apresentam, no Brasil, anuários completos do setor.

Serão utilizados documentos da ANFAVEA para apresentar dados sobre produção, vendas e exportação de auto veículos e dados da FENABRAVE sobre vendas dos segmentos de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus. Por sua vez, as informações da FENABRAVE são do período de 2004 a 2015 visto que de 2000 a 2003 o órgão não disponibiliza informações para serem utilizadas. Em seguida, é examinado o período pós-crise, considerando a situação do mercado, as medidas tomadas pelo governo perante a crise e seus resultados.

3.1 COMÉRCIO DE VEÍCULOS NO BRASIL ANTES DA CRISE FINANCEIRA DE 2008

No começo do século XX, começaram a transitar pelo Brasil alguns veículos que vinham de fora, com o início das importações do setor. Mas foi só em 1919 que a Ford trouxe sua linha de montagem para a produção do chamado modelo T. Em 1925, a GM também veio para o Brasil, inaugurando a venda dos veículos de sua marca e, três anos depois, a Fiat chegou ao país. (BNDES, 2012)

De acordo com o BNDES (2012), na década de 1950 os veículos importados correspondiam a 15% (cem mil unidades), sendo 60% deles caminhões. Dois anos depois foi criada uma política industrial que proibia a importação de peças para veículos que fossem similares aos nacionais. Conforme Pereira (2016), foi

proibida em 1953 a importação de veículos completos no país. Como consequência, a Volkswagen, a Mercedes-Benz e a Willys-Overland tornaram-se fábricas nacionais.

Em 1956 foi criada a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) por profissionais do setor automotivo. Um ano depois foi constatado um volume de vendas de 30,9 mil veículos, passando para 96,7 mil em 1959 e para 190 mil em 1962. Mesmo com esse aumento de vendas, o setor acabou se retraindo devido à redução de crédito feita pelo governo. (BNDES, 2012)

No mesmo período foi realizado o plano de metas de Juscelino Kubitschek. De acordo com BNDES (2017, p. 72):

Os componentes do diagnóstico que tornavam necessária a fabricação interna eram fortes: primeiro, um dispêndio anual considerável de divisas, mais de US\$ 131 milhões em 1956, na importação de veículos leves, caminhões e utilitários; segundo, a extrema dependência de tráfego rodoviário, com 70% da tonelage transportada por estradas em 1956; e, por fim, criando as condições industriais, a siderurgia estava implantada no país, a produção de energia encontrava-se em expansão, o setor petróleo havia sido equacionado e a indústria de transformação em progresso

Esse Plano de Metas possibilitou a produção de 232 mil veículos por ano. As medidas desse Plano afetavam a área cambial, reduzindo impostos em partes de veículos não produzidos no Brasil; aplicaram uma isenção de taxas na importação de equipamentos e isenção de impostos na venda de veículos pesados. Aumentou o financiamento a longo prazo do Banco do Brasil e no âmbito comercial a reserva de mercado. Isso possibilitou uma produção anual de aproximadamente 33 mil veículos. (BNDES, 2017)

O período entre as décadas de 60 e 80 foi marcado por um grande crescimento do setor. Em 1967, o setor cresceu cerca de 20%. A frota de veículos, de 1967 a 1973, cresceu cerca de 13% ao ano, e a frota de caminhões e ônibus cresceu 5% ao ano. De 1972 a 1974, a produção automobilística cresceu em torno de 50% (ou 500 mil veículos), tendo em 1978 e 1979 um milhão de veículos produzidos e vendidos, respectivamente. A década de 80 foi caracterizada por uma parada na economia devido à inflação alta, ocasionando um baixo comércio de veículos, de cerca de 580,7 mil unidades. O baixo investimento acarretou uma falta de competitividade internacional, pois o setor havia parado de receber investimentos, resultando em carros com tecnologia atrasada. (BNDES, 2012)

O século XX foi um período muito importante para o Brasil. Foi quando começaram os acordos de integração econômica, aumentando a participação do país em negócios regionais e internacionais, o que fez crescer sua influência no cenário internacional. Segundo Kume, Piani & Souza (2003), iniciou-se a partir de 1988 a implementação de uma política de importação, e foram realizados três programas de redução tarifária nos anos seguintes, 1988, 1991 e 1994, aumentando a valorização da taxa de câmbio e ampliando a abertura comercial com o Plano Real.

Fora dado início às políticas de importação de 1987 a 1998, divididas em quatro etapas. Na primeira etapa, foram afetadas somente as restrições não tarifárias e as tributações, o que não influenciou o volume de importação. Na segunda etapa, após serem eliminadas as barreiras administrativas, a tarifa legal, que incide nos impostos de importação, caiu para 12,5%. A tarifa efetiva, que considera as tarifas aplicadas sobre os insumos e que incidem sobre um bem, caiu para 15,2%. Na terceira etapa, com o aceleração das reduções das tarifas, a tarifa nominal caiu para 10,2% e a efetiva para 12,3%. Na quarta, o Brasil apresentou dificuldades nas importações, fazendo com que a tarifa nominal aumentasse para 12,2% e a efetiva para 15,6%. (KUME, PIANI & SOUZA, 2003)

Com base nos anos apresentados, pode-se notar que houve uma grande variação nas tarifas, mas isso não impediu que o setor automobilístico fosse afetado. Para Kume, Piani & Souza (2003), o setor teve a maior tarifa efetiva em todo o período (1987 a 1998) e mesmo nos piores momentos da indústria a proteção que esse mercado tinha não foi menor do que cinco vezes a média geral das outras indústrias.

A abertura comercial em 1990, no governo Collor, foi muito importante para o setor automobilístico, ocasionando um grande crescimento do setor e o surgimento de “uma nova política industrial”. Essa nova política focava na competitividade, indo na direção contrária à política anterior que focava em aumentar a capacidade produtiva. Essa nova política foi implementada pelo documento Diretrizes Gerais para a Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE). Para Guimarães (1996, p 7-8), o PICE deveria conter as estratégias a seguir:

Redução progressiva dos níveis de proteção tarifária, eliminação da distribuição indiscriminada e não transparente de incentivos e subsídios, e fortalecimento dos mecanismos de defesa da concorrência; Reestruturação competitiva da indústria por meio de mecanismos de coordenação, de instrumentos de apoio creditício e de fortalecimento da infraestrutura tecnológica; Fortalecimento de segmentos potencialmente competitivos e

desenvolvimento de novos setores, por meio de maior especialização da produção; Exposição planejada da indústria à competição internacional, possibilitando maior inserção no mercado externo, melhoria de qualidade e preço no mercado interno e aumento da competição em setores oligopolizados; Capacitação tecnológica da empresa nacional, por meio de proteção tarifária seletiva às indústrias de tecnologia de ponta e do apoio à difusão das inovações nos demais setores.

No entanto, com a inflação elevada em 1992, devido ao processo de impeachment do presidente Collor, as propostas foram “esquecidas”. O governo passava por problemas políticos e administrativos e com a falta de investimentos ocasionada pela crise as estratégias da PICE não foram realizadas, focando-se somente no processo de abertura econômica. (YANO; MONTEIRO, 2017)

De acordo com Cardoso, Santos e Camargo (2015), para melhor organizar esta área foram criados os sindicatos, e seus representantes puderam opinar sobre as políticas públicas do setor, participando em acordos e em todo o envolvimento que a indústria proporciona na política e na economia.

Os anos seguintes foram muito importantes para a indústria, sendo estabelecidos alguns acordos que viabilizaram o crescimento do setor. Em 1993, foi assinado um acordo em que foi estabelecido um plano de metas para a geração de empregos, adicionando cerca de 90 mil novos postos e, conseqüentemente, reduzindo o preço dos automóveis. O acordo teve duração de dois anos, e possibilitou a criação de um novo motor de 1000cc, atingindo uma nova faixa social e possibilitando o aumento da produção da cadeia automotiva. (CARDOSO, SANTOS & CAMARGO 2015)

Segundo Cardoso, Santos e Camargo (2015), esse acordo possibilitou que os trabalhadores do setor tivessem mais participação na nova estruturação das unidades que produziam automóveis, impulsionando a região do ABC paulista a tornar-se conhecida como o principal centro da indústria automobilística do Brasil.

No período de 1983 a 2002, de acordo com ANFAVEA (2017) e MDIC (2017b) o Brasil fez parte de alguns acordos internacionais, sendo eles:

“Uruguai – ACE 02 – 1983; Argentina – ACE 14 – 1991; Mercosul – ACE 18 – 1992; Chile – ACE 35 – 1996; Bolívia – ACE 36 – 1996; Guiana – ACE 38 – 2001; México – ACE 55 – 2002. “

Em 2002 foi assinada a ACE-55, acordo entre Mercosul e México, que regulamentava o comércio automotivo entre as partes. Ele é utilizado para a comercialização de produtos no setor automotivo. (MDIC, 2017c)

Em 2012 foi revisado o acordo que regulamentava o comércio entre Brasil e México (ACE 55) por mais três anos. Segundo o TMAR, foi firmado um acordo em que os dois países só poderiam exportar cerca de 1,5 bilhões de dólares no primeiro ano, 1,56 no segundo e 1,64 no terceiro. (TMAR, 2012)

Os trabalhadores metalúrgicos propuseram também em 2002 a Luiz Inácio Lula da Silva um planejamento estratégico de sete metas para que o setor pudesse crescer ainda mais. O acordo era constituído dos seguintes objetivos:

Quadro 1 – Sete metas para o crescimento do setor automobilístico

Constituição da Câmara Setorial Automotiva
Aumento do mercado interno e da produção nacional de veículos
Incremento das exportações e do superávit na balança comercial do setor
Renovação e reciclagem da frota nacional de veículos
Estímulo aos veículos e componentes projetados e desenvolvidos pela engenharia nacional
Incentivo à produção e venda de veículos a álcool
Implantação do Contrato Coletivo Nacional de Relações de Trabalho no setor

Fonte: CARDOSO, SANTOS & CAMARGO, 2015, p. 8-9.

Nos anos seguintes, durante os dois mandatos do governo Lula, foram colocadas em prática os seguintes objetivos, criando a Política Industrial, Tecnológica e de Comercio Exterior – PITCE que teve duração de 2004-2008 e a Política de Desenvolvimento Produtivo – PDP (2008-2010).

O PITCE foi colocado em prática em março de 2004, promovendo o crescimento econômico e o aumento da área industrial. Segundo Almeida (2013) e ABDI (2017), o PITCE atuava em três eixos: Linhas de ação horizontal que abrangia o desenvolvimento tecnológico; promoção de setores estratégicos (software) e as atividades com necessidade de fundo, nas áreas de nanotecnologia e energia sustentáveis.

Esses eixos não estão ligados diretamente ao setor automobilístico, mas com o avanço dos três eixos eles poderiam complementar e melhorar a indústria.

Os metalúrgicos associados aos sindicatos foram muito importantes para as conquistas do setor no governo Lula, movimentando o mercado interno e aumentando o salário mínimo, propiciando a aplicação do crédito e combatendo a pobreza. (Cardoso, Santos & Camargo, 2015)

No entanto, Toni (2014) escreve:

A PITCE não produziu resultados mágicos, ainda que por mero raciocínio contrafactual seu mérito fique evidente. Seu maior mérito foi recolocar a indústria nacional na agenda do país, expor seus graves problemas de competitividade externa e custos domésticos crescentes.

O PDP foi lançado em 2008, sendo usado para explorar ainda mais a área do PITCE. Segundo ABDI (2014), o período entre 2003-2010 mostra que a PITCE e a PDP foram eficientes nos seus objetivos, obtendo uma política industrial mais coordenada. (ABDI, 2017)

O setor automobilístico teve uma alta taxa de crescimento no período que antecedeu a crise (2000-2008), alcançando números significativos ano após ano. A produção de auto veículos passou de 1.691.240 unidades para 3.215.976, um aumento de 90,15%. Foi só em 2004 que o setor passou a ter um processo de crescimento estável, subindo 26,1% em relação ao ano anterior. (SMABC, 2012)

Segundo o BNDES (2009), o setor automotivo brasileiro, no início do século XXI, estava estagnado, passando por uma retomada em 2004 com a queda de juros e com a concessão de crédito, o que aumentou os resultados (positivos) das montadoras. Houve investimentos para modernizar as cadeias de produção, produzindo novos veículos e remodelando modelos existentes.

Quadro 2 – Produção total de auto veículos. (2000 a 2008)

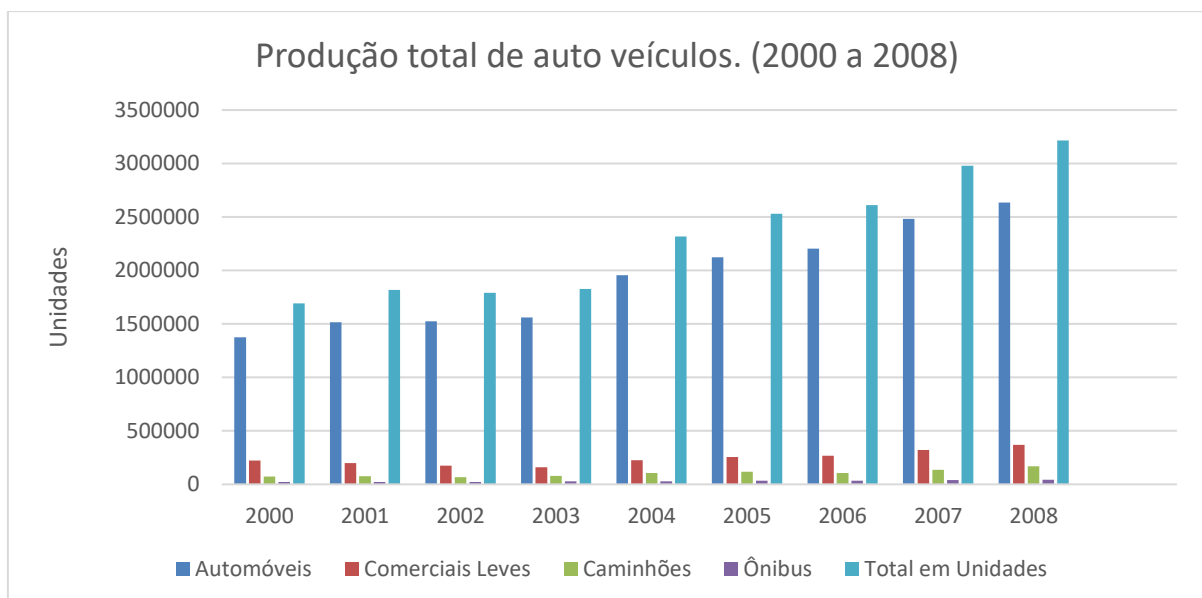
Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total em Unidades	Varição Porcentual
2000	1.375.382	221.498	71.686	22.674	1.691.240	-
2001	1.516.182	199.813	77.431	23.690	1.817.116	+7,44%
2002	1.525.491	174.655	68.558	22.826	1.791.530	-1,40%
2003	1.561.780	160.061	78.960	26.990	1.827.791	+2,02%
2004	1.954.604	226.527	107.338	28.758	2.317.227	+26,77%
2005	2.122.101	255.068	117.693	35.387	2.530.249	+9,19%
2006	2.204.390	266.826	106.601	34.512	2.612.329	+3,24%
2007	2.481.949	321.922	137.281	39.001	2.980.163	+14,08%
2008	2.634.010	370.854	167.406	44.111	3.216.381	+7,92%

Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Segundo dados da ANFAVEA (2016) e BNDES (2009), a produção de automóveis, caminhões, veículos comerciais leves e ônibus passou de 1,6 milhão de unidades, em 2000, para 3,2 milhões em 2007.

De acordo com o Quadro 2, a produção de auto veículos obteve seu maior índice de crescimento em 2004 com 26,77%, tendo sua maior queda em 2002 com uma queda de 1,40%.

Gráfico 1 – Produção total de auto veículos. (2000 a 2008)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

De 2007 a 2008, pode-se ver uma queda de aproximadamente 7% durante a crise estudada neste trabalho. Com a análise do gráfico 1 pode-se ver que a produção total de auto veículos começou a apresentar um grande crescimento a partir de 2004, atingindo seu ápice nesse período em 2008.

Quadro 3 – Licenciamento de auto veículos novos
(2000 a 2008)

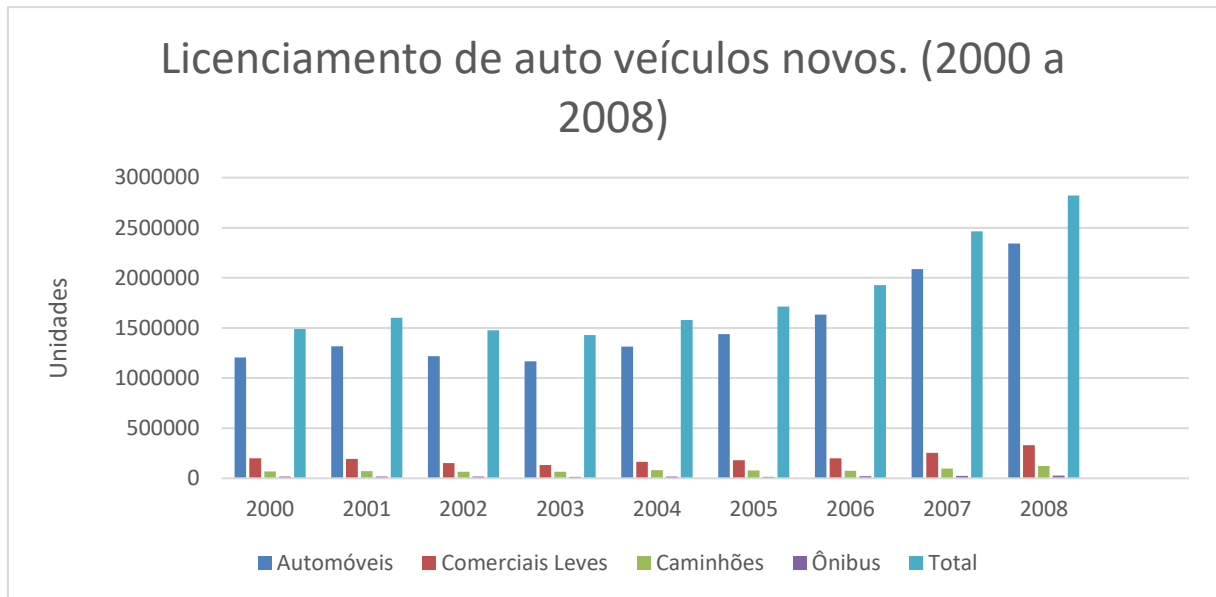
Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total	Varição Porcentual
2000	1.205.070	198.574	69.209	16.628	1.489.481	-
2001	1.318.232	192.573	73.517	16.960	1.601.282	+7,5%
2002	1.218.546	152.931	65.880	16.549	1.478.627	-7,65%
2003	1.168.681	131.201	65.967	15.888	1.428.610	-3,38%
2004	1.315.358	164.301	81.484	17.632	1.578.775	+10,51%
2005	1.439.822	180.018	79.535	15.269	1.714.644	+8,6%
2006	1.632.947	199.337	75.972	19.482	1.927.738	+12,42%
2007	2.085.718	255.512	98.593	22.905	2.462.728	+27,75%
2008	2.341.300	329.889	122.287	26.874	2.820.350	+14,52%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Observando o Quadro 3 e segundo dados da ANFAVEA (2016) e BNDES (2009), as vendas internas de auto veículos novos cresceram consideravelmente. De 2000 a 2008, houve um aumento de 89,3%, fazendo com que o setor automobilístico entrasse em 2008 com projeções no mercado superiores a 20%.

Analisando o Quadro 3, percebe-se que os anos de 2001 e 2002 tiveram uma variação de diminuição nas licenciaturas, cerca de 15%, enquanto 2003 obteve uma queda ainda maior comparada ao do ano anterior. Em 2004, as licenciaturas obtiveram uma nova alta, de 10,51%, caindo novamente no ano seguinte, mas ainda assim sendo maior do que a dos anos anteriores. Pode-se analisar que o período de 2007 foi o melhor ano entre 2000 e 2008 comparando com o ano anterior, obtendo um aumento nos licenciamentos de 27,75%.

Gráfico 2 – Licenciamento de auto veículos novos. (2000 a 2008)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Com a análise do Gráfico 2, pode-se notar uma variação pequena entre os anos de 2000 a 2005, apresentando um grande crescimento até o ano de 2008.

Quadro 4 – Exportações totais de auto veículos (2000 a 2008)

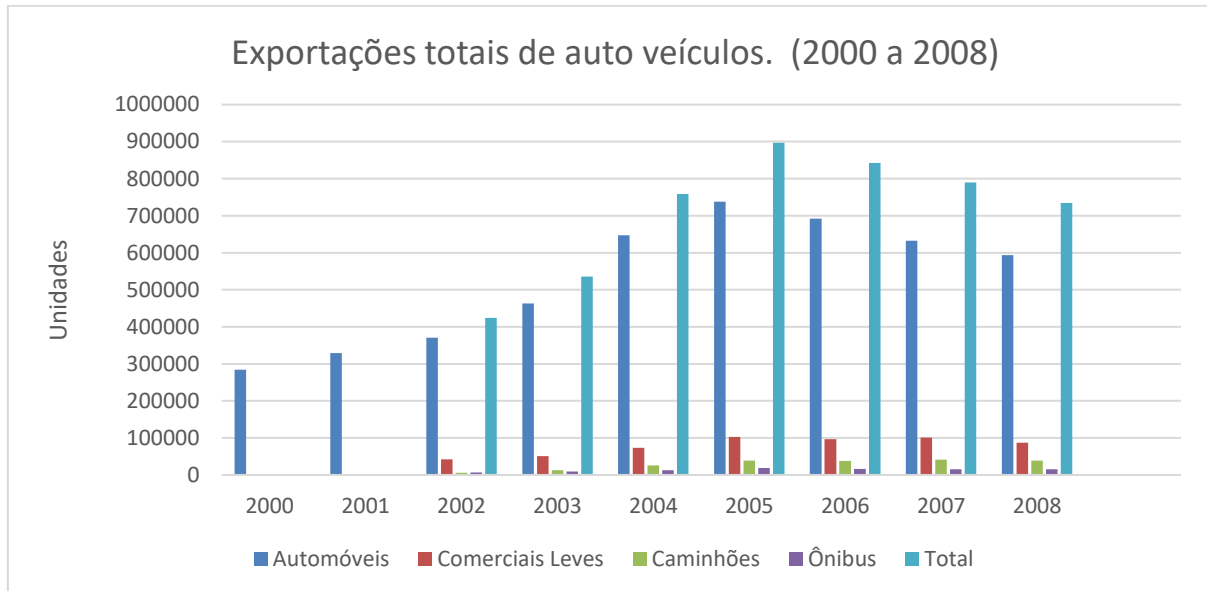
Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total	Variação Porcentual
2000	284.131	71.847	9.293	6.028	371.299	-
2001	328.971	48.079	6.762	7.042	390.854	+5,26%
2002	370.280	41.895	5.475	6.765	424.415	+8,58%
2003	463.283	50.557	12.820	9.320	535.980	+26,28%
2004	646.792	73.398	25.650	12.947	758.787	+41,57%
2005	737.654	102.254	38.312	18.924	897.144	+18,23%
2006	692.057	96.705	38.190	15.860	842.812	-6,05%
2007	632.396	100.643	41.385	14.942	789.366	-6,34%
2008	593.223	87.003	38.618	15.690	734.534	-6,94%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Pode-se analisar com os dados da ANFAVEA (2016) que a exportação de automóveis cresceu no período de 2000 a 2008, obtendo seu maior índice de crescimento em 2003 com um aumento de 26,28%, e sua maior baixa foi em 2008, de

6,94%, com o agravamento da crise. Seu melhor ano foi em 2005 com 897.144 auto veículos exportados, um aumento de 18,23% em relação ao ano anterior.

Gráfico 3 – Exportações totais de auto veículos. (2000 a 2008)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

De acordo com o Gráfico 3, houve um grande crescimento de 2000 a 2005, apresentando nesse último ano uma queda gradativa de 6% ao ano até 2008, o ano em que a crise se agravou.

O ano de 2005 foi muito importante para a exportação de comerciais leves e ônibus, tendo seu maior índice de exportação: 102.254 e 18.924, respectivamente. Para o setor de caminhões, o melhor ano foi o de 2007, um ano antes de a crise acontecer, com exportação de 41.385 unidades. No caso dos automóveis o ano de 2005 foi o melhor, atingindo 102.254 unidades exportadas.

De acordo com Fenabrave (2004) a grande maioria dos setores de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus cresceram quando comparado com os anos anteriores, alcançando um PIB de 5,2%. No setor de caminhões, houve um aumento de 23,9% nas vendas com a diminuição da taxa de juros, totalizando 2,5 milhões de unidades vendidas em 2004. Os ônibus, automóveis e comerciais leves se recuperaram em relação ao ano anterior. Os automóveis e comerciais leves obtiveram um aumento de 9,5% nas vendas enquanto ônibus aumentaram 9,2%.

O autor diz que o setor automobilístico obteve um crescimento de vendas de 10%, maior que o de 2004, de 8,7%. O setor de automóveis e comerciais leves

foram melhores que os do ano anterior enquanto caminhões e ônibus não atingiram o mesmo crescimento comparado a 2004. (FENABRAVE, 2005)

Segundo FENABRAVE (2005, p. 4):

A expansão dos setores que cresceram em 2005 deve-se ao aumento da disponibilidade de crédito e dos prazos de financiamento. Com cenário econômico mais previsível o risco fica menor para quem toma crédito e para quem o cede

Para Fenabrave (2006) o ano de 2006 foi um dos melhores índices de vendas para o setor automobilístico, expandindo aproximadamente 15,9%. Os setores de automóveis e comerciais leves comercializaram cerca de 3,2 milhões de veículos nesse ano, atingindo um recorde nesses segmentos desde 1997. O segmento de caminhões apresentou poucas vendas, atingindo cerca de 2,9% em 2006, enquanto ônibus teve um aumento de 21,9% nas vendas.

O ano de 2007 atingiu um crescimento muito maior que o do ano de 2006, 29,7% e 16,1% respectivamente. O setor de automóveis cresceu mais em 2007 do que comparado ao ano de 2006 com a diminuição da taxa de juros, aumentando as parcelas de pagamento dos automóveis. O segmento de comerciais leves obteve um crescimento de 32,4% em 2007, enquanto em 2006 tinha atingido apenas 8,7%. Outro setor que apresentou melhoras nesse ano foi o de caminhões, atingindo um crescimento de aproximadamente 30% nesse ano devido ao crescimento da economia do país. O segmento de ônibus obteve uma pequena queda de 14,8% no crescimento. (FENABRAVE, 2007)

O autor afirma que em 2008 é dividido em dois períodos, o antes e o depois da crise, ele diz que:

Até a crise, havia uma percepção de desaceleração muito gradual e o ano poderia ter fechado com crescimento entre 20% e 25%, números ainda respeitáveis dada a evolução econômica até aquele momento nos países desenvolvidos. A partir de outubro, tudo mudou e a crise afetou o setor automobilístico de forma intensa, com queda de 15% nas vendas do quarto trimestre em relação ao mesmo período do ano anterior. Por conta disso, o total do ano fechou aquém do que se imaginava, em 14,1%, metade do que havia alcançado em 2007. (FENABRAVE, 2008, p. 4)

O setor de automóveis atingiu uma queda de 19,4% no ano de 2008. A redução do IPI ajudou o segmento a não ter perdas maiores com a crise, obtendo um crescimento de 11% nesse ano. Os comerciais leves atingiram uma queda de 2,6%

no quarto trimestre enquanto no final do ano obteve um crescimento de 30,3%. O segmento de caminhões cresceu 6,4% no quarto trimestre, fechando o ano de 2008 com 25%. O setor de ônibus obteve um crescimento no final desse ano de 18,9%, superando o de 2007, de 15%. (FENABRAVE, 2008)

3.2 O MERCADO AUTOMOBILÍSTICO DEPOIS DA CRISE DE 2008

A crise de 2008 apresentada por Blanchard (2011), Economia (2016) e Portes (2009) aconteceu devido ao calote dos pagamentos de hipoteca imobiliária nos Estados Unidos, que ocorreu juntamente a uma alta taxa de juros, o que diminuiu o preço dos imóveis e aumentou a inadimplência dos financiamentos realizados junto aos bancos.

O ano de 2008 foi um dos piores para a economia mundial, mas um dos melhores para o mercado automobilístico brasileiro. Em 2008, foram emplacados 4.8 milhões de veículos no Brasil, sendo eles automóveis, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus e motocicletas. (BNDES, 2009)

A crise teve seu maior impacto quando o setor fazia um de seus melhores anos de produção e vendas. De acordo com BNDES (2009), no final do mês de setembro de 2008 as vendas de veículos superavam em 30,6% as vendas do mesmo mês em 2007. O setor foi afetado em outubro de 2008, obtendo uma queda de 6% nas vendas em relação a 2007, aumentando a queda em novembro e dezembro para 23,4% e 19,7%, respectivamente.

Foi só em novembro que os planos de contingência foram colocados em prática, reduzindo o IPI, turnos de trabalho e férias coletivas, paralisando a diminuição das vendas nos meses seguintes. (BNDES, 2009)

A redução do IPI foi uma das medidas utilizadas no setor automobilístico para combater a crise, essa medida será abordada mais profundamente no tópico 3.3 desse trabalho, juntamente com seus resultados no tópico 3.4. Essa redução se encontra no Decreto 6.809 que foi revogada em 2011 pelo Decreto 7.660, que por sua vez, foi revogado em 2016 pelo Decreto 8.950.

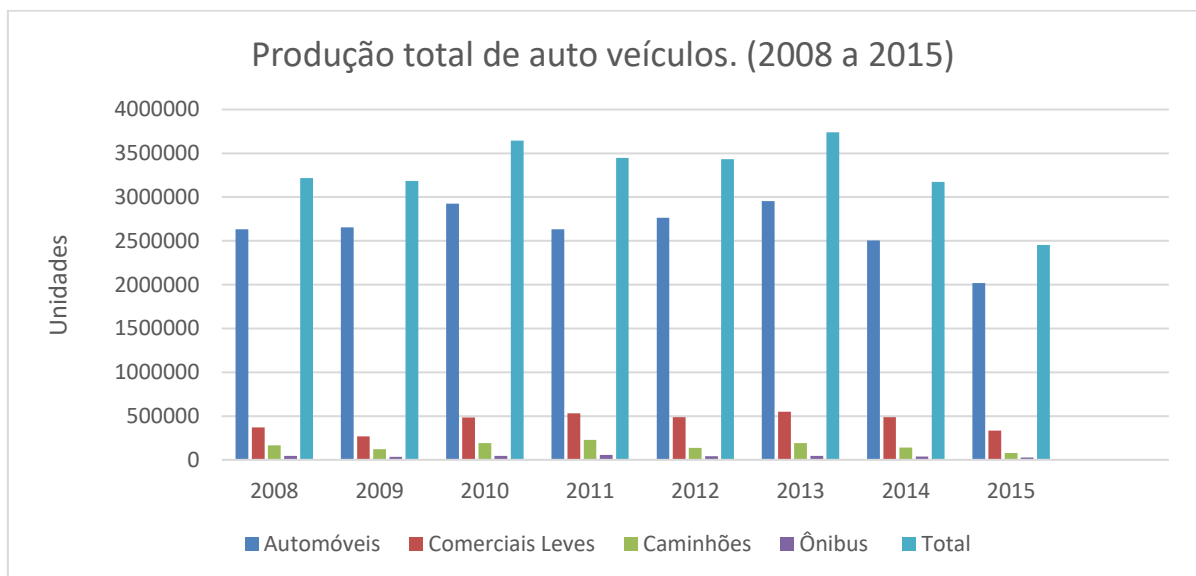
Quadro 5 – Produção total de auto veículos. (2008 a 2015)

Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total	Varição Porcentual
2008	2.634.010	370.854	167.406	44.111	3.216.381	-
2009	2.655.704	269.609	123.633	34.536	3.183.482	-1,02%
2010	2.924.208	484.839	191.621	45.880	3.646.548	+14,54%
2011	2.630.893	530.330	229.083	56.023	3.446.329	-5,49%
2012	2.765.557	488.873	136.264	41.556	3.432.249	-0,40%
2013	2.954.711	547.749	190.962	45.026	3.738.448	+8,92%
2014	2.504.117	487.751	141.660	37.222	3.172.750	-15,13%
2015	2.017.831	332.446	77.686	25.659	2.453.622	-22,66%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Para as produções no setor, pode-se notar que, segundo a ANFAVEA (2016), a produção de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus em 2008 totalizou 3.2 milhões de unidades, só obtendo uma produção mais baixa nos anos de 2009, 2014 e 2015 com 3.18 milhões, 3.17 milhões e 2.45 milhões, respectivamente.

Gráfico 4 – Produção total de auto veículos. (2008 a 2015)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

O Quadro 5 e o Gráfico 4 demonstram que de 2009 para 2010 a produção total de auto veículos obteve um grande aumento, chegando a 14,54%, e o setor obteve seu pior ano em 2015 com uma queda de 22,66%.

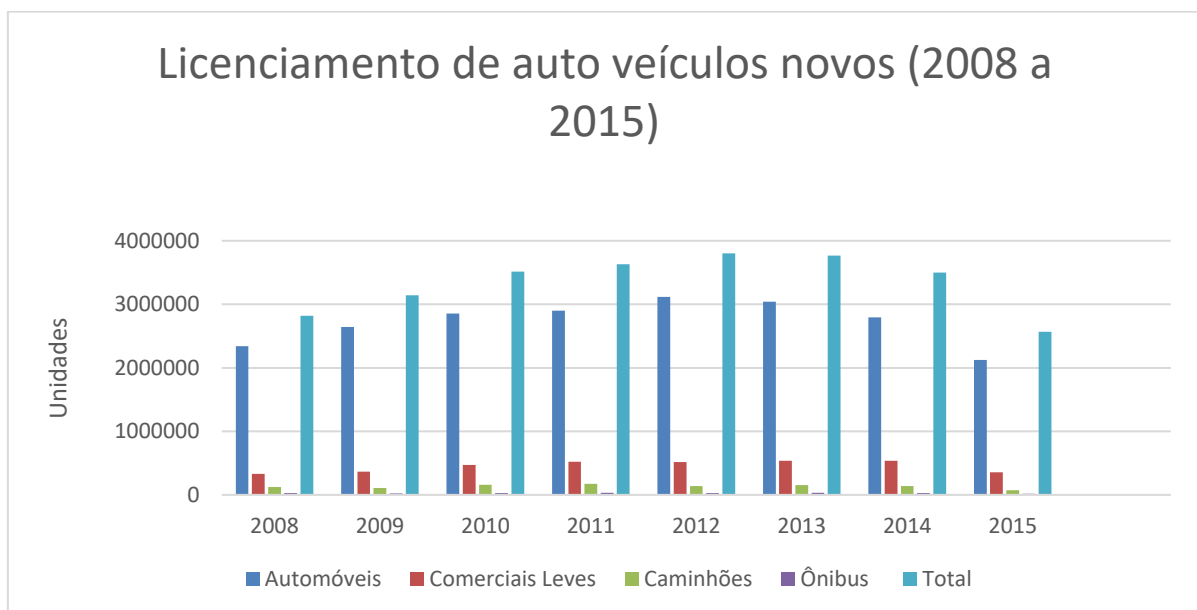
Quadro 6 – Licenciamento de auto veículos novos
(2008 a 2015)

Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total	Varição Porcentual
2008	2.341.300	329.889	122.287	26.874	2.820.350	-
2009	2.643.862	365.005	109.827	22.546	3.141.240	+11,37%
2010	2.856.540	472.489	157.707	28.328	3.515.064	+11,90%
2011	2.901.647	524.184	172.870	34.547	3.633.248	+3,36%
2012	3.115.223	518.960	139.174	28.714	3.802.071	+4,64%
2013	3.040.783	539.112	154.577	32.898	3.767.370	-0,91%
2014	2.794.687	538.792	137.059	27.474	3.498.012	-7,14%
2015	2.122.956	357.573	71.655	16.792	2.568.976	-26,56%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

Os licenciamentos totalizaram 2.82 milhões de unidades em 2008, totalizando um aumento de licenciamentos em 2009 de 3.14 milhões de unidades, cerca de 11,37% a mais em comparação a 2008. Os licenciamentos totais continuaram a aumentar até 2011 (11,90% em 2010 e 3,36% em 2011), obtendo a maior alta desde 2008 em 2012, de 3.80 milhões de unidades licenciadas – um aumento menor, se comparado aos anos anteriores.

Gráfico 5 – Licenciamento de auto veículos novos
(2008 a 2015)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

O setor obteve seu pior resultado em 2015 com 2.56 milhões de unidades vendidas, uma diminuição de 26,56%. Nos anos anteriores, também se identificam diminuições mínimas, culminando em uma redução considerável no número de emplacamentos quando comparado com os dados de 2012. (ANFAVEA, 2016)

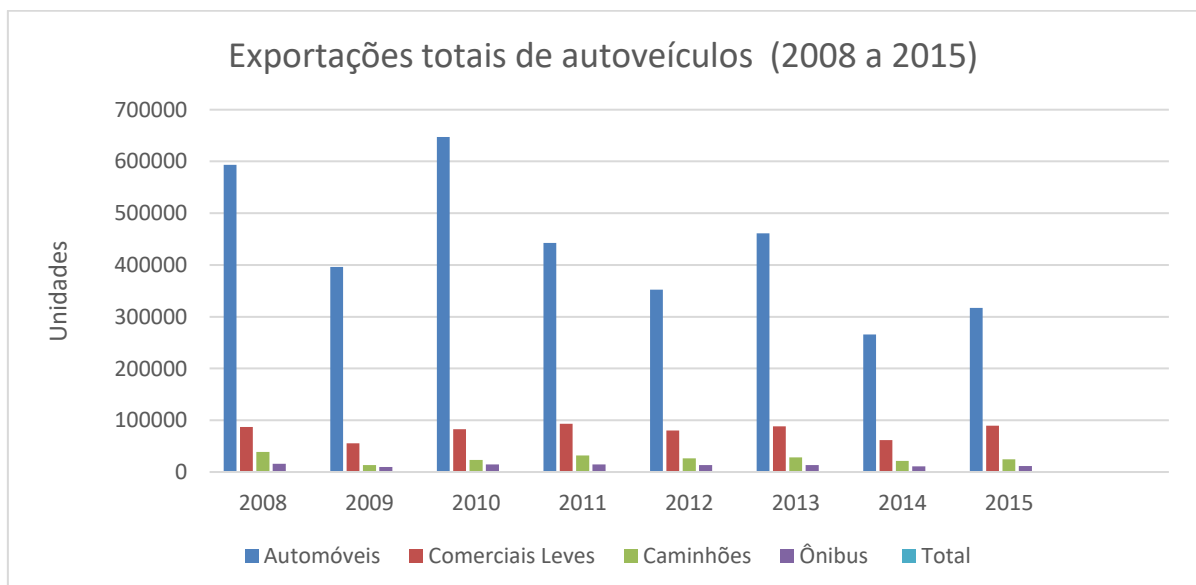
Quadro 7 – Exportações totais de auto veículos (2008 a 2015)

Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total	Varição Porcentual
2008	593.223	87.003	38.618	15.690	734.534	-
2009	396.309	55.616	13.504	9.896	475.325	-35,28%
2010	646.993	82.753	23.060	14.626	767.432	+61,45%
2011	442.606	93.434	32.232	14.480	582.752	-24,06%
2012	352.179	80.387	26.340	13.140	472.046	-19%
2013	461.402	88.369	28.513	13.699	591.623	+25,33%
2014	265.620	61.486	21.513	10.952	359.571	-39,22%
2015	316.777	89.334	24.502	11.400	442.013	+22,92%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

As exportações totais em 2008 foram de 734.534 unidades e, com o agravamento da crise, elas caíram para 475.325 unidades em 2009. As exportações obtiveram seu melhor resultado em 2010, com 767.432 unidades.

Gráfico 6 – Exportações totais de auto veículos (2008 a 2015)



Fonte: Elaboração própria segundo dados da ANFAVEA – Anuário 2016.

O Quadro 7 apresenta um grande declínio das exportações de 2008 para 2009, de cerca de 35,28%, tendo o maior aumento do período estudado no ano seguinte. Sua maior baixa apresenta-se em 2014 com 39,22%, tendo o seu pior resultado em 2014 com 359.571 unidades. (ANFAVEA, 2016)

De acordo com esses dados da Anfavea, deve-se apresentar também dados da Fenabreve para ter uma maior visão e referência do setor automobilístico no período após a crise.

Para a Fenabreve (2009), o setor automobilístico em 2009 foi melhor do que o esperado devido à isenção do IPI, que estimulou o setor. Os automóveis tiveram uma queda de 26% em novembro e dezembro de 2008 em relação ao mesmo período do ano anterior. Com a medida do IPI adotada, a área teve um crescimento de 12,9%. De acordo com Fenabreve (2010, p. 6), o mercado de automóveis obteve um crescimento de 7% devido à confiança elevada do consumidor.

O setor de veículos comerciais leves obteve uma retração de 30,4% em 2008 e de 11,3% em 2009, segundo a Fenabreve (2009). Em 2010, o setor obteve uma maior recuperação do que o mercado de automóveis, conseguindo um crescimento de 27,8% no final do mesmo ano devido à boa fase da economia. (Fenabreve, 2010, p. 6)

Conforme a Fenabreve (2009) (2010), o setor de caminhões em 2009 foi um dos mais afetados pela crise, obtendo um crescimento de vendas em 2010 de 44,4% em relação ao ano anterior (12 mil caminhões por mês).

O setor de ônibus obteve uma queda de 14,2% em 2009 e, com o aquecimento da economia, obteve um crescimento de 25,4% em 2010. (FENABREVE, 2009) (FENABREVE, 2010)

Em 2011, o setor de automóveis obteve um resultado parecido com o de 2010 devido ao aumento da inadimplência, contraposto ao de comerciais leves que obteve um crescimento de 14,6% se comparado aos dados de 2010. O setor de caminhões atingiu uma expansão de aproximadamente 10%, comercializando mais de 170 mil unidades no balanço final do ano, e o de ônibus obteve um crescimento de 22%. (FENABREVE, 2011)

De acordo com Fenabreve (2012), o setor automotivo não obteve os resultados esperados. Os automóveis atingiram uma queda de comercialização de 3,5%, mas em contrapartida a isenção de IPI ajudou o setor a ter um crescimento de

7,4%. O segmento de comerciais leves obteve um crescimento de 2% no ano, só não obtendo um valor maior pelo desinteresse na compra dos importados, diminuindo a comercialização. O setor de caminhões não continuou com o processo expansivo, atingindo uma queda de 20% na comercialização pelo fato de os consumidores apresentarem dificuldade em encontrar o combustível do modelo novo de caminhão, o Euro 5. O segmento de ônibus também apresentou uma queda de aproximadamente 15%.

Em 2013 o setor apresentou uma contração de 2%. Os automóveis obtiveram uma queda no crescimento associada à evolução do crédito e às condições macroeconômicas brasileiras. Os comerciais leves atingiram um crescimento de 3,6% devido ao aprimoramento dos serviços no setor. O segmento de caminhões apresentou um crescimento de 13% ao longo do ano, finalizando com 155,7 mil unidades comercializadas, com uma taxa de financiamento de 3,5% favorecendo a compra de caminhões. O setor de ônibus atingiu um crescimento de 20,6%, totalizando 35,6 mil unidades comercializadas. (FENABRAVE, 2013)

Em concordância com Fenabreve (2014), pode-se analisar que o ano de 2014 sofreu mais uma retração de 6,8%. A área de automóveis obteve um baixo resultado devido ao momento fraco pelo qual a economia do país passava e também a uma maior inflação, restringindo o crédito dado pelos bancos. Os comerciais leves tiveram um aumento de vendas de 1,4%. O segmento de caminhões comercializou apenas 137 mil unidades, tendo uma queda de 11,3% se comparado ao ano anterior, baixa resultante dos problemas da logística do comércio e da queda do volume de frete. O setor de ônibus teve uma queda de 12,8%, apresentando um comércio de 32 mil unidades.

O ano de 2015 não obteve uma melhora nas vendas, sendo mais um ano de queda. As vendas de automóveis caíram -24,1%, devido aos problemas que o país vinha enfrentando na economia. Os comerciais leves também apresentaram uma queda nas vendas, atingindo -33,6%; o setor também foi atingido pela fraca economia brasileira. O segmento de caminhões foi um dos mais afetados, atingindo uma queda de 50% em relação ao ano de 2013, totalizando uma queda na comercialização de 47,6%. Os ônibus vêm enfrentando problemas no setor desde 2014 (-13% no ano), obtendo uma redução na comercialização de 37%. (FENABRAVE, 2015)

Conforme dados do BNDES (2009) e ANFAVEA (2016), pode-se notar que mesmo com o país sofrendo as consequências da crise de 2008, esse ano foi um dos melhores para o setor em questão de produção, licenciamento e exportação.

3.3 MEDIDAS ADOTADAS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO APÓS A CRISE DE 2008

Para combater a crise de 2008, o governo brasileiro usou várias medidas a fim de melhorar a economia do país e impulsionar o setor automobilístico. Essas medidas tiveram como propósito estender as linhas de crédito e fazer a economia de consumo girar mais. (BARRUCHO, 2012)

De acordo com Barrucho (2012), uma das medidas foi a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)¹ para os automóveis em sete pontos percentuais. Essa medida foi realizada junto com um acordo do setor automotivo para reduzir os preços de tabela dos veículos e fazer promoções para que os veículos parados nos pátios (cerca de 360 mil) fossem comercializados.

No período do final de julho até dezembro de 2008, houve uma queda nas vendas de carros nacionais, assim como de veículos, motos e autopeças no período de julho a novembro do mesmo ano. O governo aumentou o crédito para o setor automobilístico, retirando o IPI dos carros com motor 1.0 e também o IOF para os financiamentos de motocicletas. (TCU, 2009)

Houve a redução do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF)² para consumo: o governo reduziu a cobrança de crédito ao consumo de 2,5% ao ano para 1,5%. Além disso, pressionou os bancos públicos e privados para diminuir os juros e *spreads* bancários, provocando uma queda nos juros e *spreads*. (BARRUCHO, 2012)

Conforme Dieese (2017):

O governo federal anunciou a prorrogação do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) reduzido para o setor automotivo por mais três meses (até junho), mas com a contrapartida da manutenção dos empregos pelas montadoras. Também estendeu o benefício para motocicletas [...].

¹ Imposto federal que incide sobre produtos industrializados, nacionais e estrangeiros.

² Imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguro.

A mudança desse cálculo acarreta em uma queda de juros. O governo liberou os compulsórios³, diminuindo a quantidade de dinheiro que os bancos seriam obrigados a reter, utilizando esse dinheiro para a compra de automóveis e aumentando o dinheiro em caixa dos bancos em cerca de 18 bilhões de reais. Foi empregada uma redução nas taxas de juros que o BNDES cobrava no Programa de Sustentação do Investimento (PSI) para a compra de caminhões, ônibus e bens de capital. (BARRUCHO, 2012)

Para o Finep (2017):

O Programa de Sustentação do Investimento (PSI), criado em 2009 e operado por meio de repasses do BNDES, e, posteriormente, a partir de 2011, operado também da Finep, busca estimular a produção, aquisição e exportação de bens de capital e a inovação tecnológica [...] com objetivo de manter os incentivos à expansão da indústria nacional [...].

Para Barros e Pedro (2010), as empresas instaladas no Brasil não buscam só aumentar sua capacidade, mas também procuram desenvolver novas tecnologias e produtos. Com isso, pode-se caracterizar investimentos de empresas instaladas no Brasil para combater a crise.

O governo utilizou medidas para poupança, isto é, ele modificou as regras da poupança, segundo Barrucho (2012):

Sempre que a Selic for igual ou menor do que 8,5% ao ano, o poupador será remunerado pela Taxa Referencial (TR) acrescida de 70% da Selic (e não mais pela rentabilidade fixa mínima de 0,5% ao mês).

O setor automotivo obteve apoio do BNDES, recebendo investimento na área industrial, o que ampliou sua capacidade de produção, modernizando os centros de tecnologia e de engenharia automotiva. Foi realizado também um investimento na área de comércio exterior e de operações indiretas, dando apoio à exportação de veículos e autopeças e à comercialização de caminhões, ônibus e comerciais leves. (BNDES, 2011)

Uma das medidas utilizadas foi o financiamento de exportações e a facilitação da linha de crédito aos exportadores. (TCU, 2009)

³ Medida do Banco Central para controlar a quantidade de dinheiro na economia.

De acordo com Martello (2008) outra medida utilizada foi a alteração do Imposto de Renda Pessoa Física. Houve a criação de duas alíquotas, resultando no recolhimento menor de impostos pela classe média. O antigo formato do recolhimento do Imposto de Renda era isento para quem recebesse até 1.434 reais. Para quem recebesse entre esse valor e 2.866 reais seria de 15% e caso recebesse acima disso seria de 27,5%. O novo formato aplicado em 2009 continuou com a mesma isenção para quem recebesse até 1.434 reais. Para quem recebesse este valor e 2.150 reais, seria imposto uma alíquota de 7,5%. De 2.150 até 2.866 reais foi de 15%, entre 2.866 e 3.582 reais foi aplicada uma alíquota de 22,5%, acima desse valor seria aplicada 27,5%.

A Renault, de acordo com Barros e Pedro (2010), buscava aumentar seu investimento em engenharia até 2015 em um valor de R\$ 1 bilhão. A Peugeot tinha como planejamento aumentar sua fatia no mercado brasileiro e, para atingir esse objetivo, a empresa deveria continuar investindo em uma unidade no Rio de Janeiro.

A Mercedes-Benz obteve um investimento de aproximadamente 1.2 bilhões de reais em 2010, expandindo sua capacidade de desenvolver novos motores, modelos de caminhões leves e médios. (BNDES, 2011)

Segundo Barros e Pedro (2010), a Ford tinha um plano de investir R\$ 4,5 bilhões até 2015 e de renovar seus produtos. Para os autores, a Ford aplicou um novo motor nos seus produtos, gerando um motor mais potente e um menor consumo de combustível.

A General Motors tinha como objetivo investir R\$ 5 bilhões no país até 2012, aumentando a capacidade de sua unidade em Gravataí e modernizando seus produtos com novas tecnologias e modelos. A Hyundai, para Barros e Pedro (2010), investiu cerca de 700 milhões de dólares na unidade de Piracicaba, buscando produzir um novo modelo até 2012. Segundo os autores:

A Volkswagen, por sua vez, deve investir R\$ 6,2 bilhões até 2014 no país. O plano de investimento contempla a ampliação da capacidade em três das suas quatro fábricas no Brasil e lançamentos com foco no segmento de comerciais leves. A empresa está investindo em uma nova área de pintura na fábrica de Taubaté, com previsão de início das operações para dezembro de 2012 e investimentos de R\$ 360 milhões para a produção do Gol e do Voyage. (BARROS, PEDRO, 2010, p. 191)

Segundo o BNDES (2011), a Fiat obteve em 2011 um investimento de aproximadamente 1.3 bilhões de reais para modernizar e ampliar a capacidade, tendo como objetivo o lançamento e desenvolvimento de novos veículos.

A Fiat lançou em 2011 vinte novos carros, sendo eles feitos com uma tecnologia mais atualizada, mas para que isso ocorresse a empresa deveria investir cerca de três a quatro bilhões de reais em uma nova fábrica até 2014 em Goiana, para produzir aproximadamente 250 mil veículos ao ano. Soma-se um investimento total de dez bilhões de reais no Brasil, de 2011 a 2014, que será realizado pela Fiat. (BARROS; PEDRO, 2010)

3.4 RESULTADOS DAS MEDIDAS TOMADAS PARA INCENTIVAR O SETOR NO PERÍODO ESTUDADO

Neste tópico do trabalho de conclusão de curso, são descritos os resultados das medidas apontadas no tópico 3.3.

Para Alvarenga (2010, p. 3):

O Brasil é hoje o sexto maior produtor de veículos do mundo, contando com um parque industrial maduro e fortemente estruturado, no qual estão presentes plantas modernas das principais montadoras mundiais. Assim como ocorre em vários outros países industrializados, o setor automotivo responde por uma parcela significativa das atividades produtivas. Em 2008, ele representava 23% do produto interno bruto (PIB) industrial e 5% do PIB total do país. Em dezembro daquele mesmo ano, as empresas associadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) empregavam cerca de 100 mil pessoas. Estima-se que os empregos diretos e indiretos do setor automotivo atinjam mais 1,5 milhão de postos de trabalho.

Esses valores acabaram mudando quando a crise de 2008 teve seu agravamento. No entanto, os países utilizaram medidas governamentais para tentar recuperar a economia.

Para Poggetto (2010), o ano de 2009 foi um dos melhores anos para a indústria automobilística brasileira, tendo um total de 3.141.226 veículos emplacados. De acordo com o autor, em dezembro de 2009 houve um aumento de 16,4% dos emplacamentos, sendo até 2010 o melhor dezembro da história industrial brasileira. Poggetto (2010) diz que nesse mês “foram emplacadas 277.944 unidades, volume 16,54% superior ao de novembro, com 238.504 unidades, e 51,12% maior em relação a dezembro de 2008, quando haviam saído das concessionárias 183.919 unidades”.

Para o autor, uma das medidas principais de apoio ao setor automotivo perante a crise de 2008 foi a redução do IPI sobre os preços dos automóveis. Ele defende que as mudanças nas taxas de financiamento do BNDES foram muito importantes para o país enfrentar a crise, ajudando no período em que a crise se agravou e no período subsequente. O PSI teve como resultado um aumento dos investimentos das montadoras, reduzindo o custo das máquinas e equipamentos. Esse mesmo programa ajudou a reduzir as taxas de veículos rodoviários (ônibus) e a de caminhões. (BARROS; PEDRO, 2010)

Segundo Alvarenga (2010, p 12):

Os resultados obtidos confirmam a percepção de que a redução do IPI foi bastante importante para a recuperação das vendas do setor automotivo no período subsequente à crise financeira internacional. A redução do imposto foi responsável por 20,7% das vendas que se observaram entre janeiro e novembro de 2009.

Pode-se analisar os quadros a seguir para entender como a redução do IPI afetou sua alíquota para veículos nacionais e importados:

Quadro 8 – Alíquota do IPI Antes e Depois da Redução dos Veículos Nacionais

Mês/Ano	Cilindradas	Antes da Redução	Depois da Redução
2008 a 2009	Até mil (1.0).	7%	0%
2008 a 2009	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	11%	5,5%
2008 a 2009	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	13%	6,5%
2008 a 2009	Veículos utilitários.	4%	1%
2012	Até mil (1.0).	7%	0%
2012	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	11%	5,5%
2012	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	13%	6,5%
2012	Veículos utilitários.	4%	1%
2013	Até mil (1.0).	7%	2%
2013	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	11%	7%
2013	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	13%	8%
2013	Veículos utilitários.	4%	2%

Fonte: Alves e Wilbert (2014)

Analisando o Quadro 8, pode-se notar uma grande redução no IPI dos veículos nacionais. No período de 2008 a 2009, para combater a crise, diminuíram de 7% veículos de mil cilindradas para 0, os 1.0 e 2.0 a álcool e biocombustível de 11% para 5,5% e os a gasolina de 13% para 6,5%. Os utilitários apresentaram uma redução de 4% para 1%.

No período de 2012 houve a mesma redução e em 2013 apresentou uma diminuição de 7% para 2% nos veículos até mil cilindradas. Os 1.0 e 2.0 a álcool e biocombustível diminuíram de 11% para 7% e os a gasolina de 13% para 8%. Os veículos utilitários tiveram uma diminuição de 4% para 2%.

Quadro 9 – Alíquota do IPI Antes e Depois da Redução dos Veículos Importados

Mês/Ano	Cilindradas	Antes da Redução	Depois da Redução
2008 a 2009	Até mil (1.0).	7%	-
2008 a 2009	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	11%	-
2008 a 2009	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	13%	-
2012	Até mil (1.0).	37%	30%
2012	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	41%	35,5%
2012	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	43%	36,5%
2013	Até mil (1.0).	37%	32%
2013	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Álcool e biocombustível.	41%	37%
2013	De mil (1.0) a duas mil (2.0). Gasolina.	43%	38%

Fonte: Alves e Wilbert (2014).

O quadro 9 apresenta a alíquota do IPI para veículos importados. No período da crise, de 2008 a 2009 não apresentou mudanças, no ano de 2012 os veículos até 1.0 diminuíram de 37% para 30%, os 1.0 e 2.0 a álcool e biocombustível de 41% para 35,5% e os a gasolina de 43% para 36,5%.

No ano de 2013, os veículos até mil cilindradas tiveram uma redução de 37% para 32%, de 41% para 37% os 1.0 e 2.0 a álcool e biocombustível, e os a gasolina de 43% para 38%.

Para o autor, estímulos do governo como a redução do IPI e IOF, a criação do PSI e os estímulos citados na seção anterior foram muito importantes para manter a economia do país em alta. Com essas medidas governamentais, as empresas

puderam ter um maior crédito a financiamentos, resultando em produtos com melhores preços no mercado, o que facilitou que a população adquirisse novos bens, aumentando as vendas e os postos trabalhistas. (GASPARIN, 2011)

Os autores Barros e Pedro (2010, 194 a 195) afirmam que:

Pode-se afirmar que as medidas de apoio do BNDES foram importantes para a recuperação do complexo automotivo. A redução nas taxas de financiamento para aquisição de veículos pesados foi muito relevante para a retomada das vendas no segmento durante a crise. Ademais, as diversas linhas e programas já existentes estimulam o desenvolvimento de novos produtos e a inovação de processos, o que gera valor à cadeia produtiva e melhora a qualidade dos produtos fabricados internamente. É desejável que sejam realizados estudos empíricos para determinar quantitativamente os benefícios gerados.

No âmbito das montadoras, a Renault concluiu o ciclo de investimento de 1,5 bilhões de reais no período de 2010 a 2015, possuindo metas para ampliar sua participação no mercado brasileiro. No período de janeiro a maio de 2014, a montadora obteve 6,7% de participação no mercado brasileiro, posicionando-se como a quinta marca no mercado. A Renault obteve esses resultados através de uma estratégia para crescer no país, aumentando sua capacidade produtiva em 2013 de 280.000 para 380.000 unidades ao ano; lançou dois novos modelos no mesmo ano, o Logan e o Master, e ampliou a rede de concessionárias de 100 para 275 no período de 2011 a 2014. (PARIZZI, 2014)

De acordo com Silva (2015), a PSA, empresa detentora das marcas Peugeot e Citroen, esteve perto da falência em 2012 e em 2013 conseguiu reverter a situação. Apresentou uma participação de mercado brasileiro de aproximadamente 5,5%, em 2015. No entanto, apresentava menos da metade deste percentual, obtendo uma queda nas vendas de 40%. Realizou um investimento de 3,7 bilhões de reais no período de 2011 a 2015.

A Mercedes-Benz apresentou no período de 2010 a 2015 um investimento de aproximadamente 2.5 bilhões de reais no setor automobilístico brasileiro, sendo a responsável pelo maior investimento no setor automobilístico brasileiro, inaugurando a fábrica de Juiz de Fora e aumentando a capacidade produtiva na fábrica do ABC Paulista em São Bernardo do Campo. (SCHIEMER, 2013 apud SILVA, 2013)

Segundo Murno (2015), a Ford manteve seus investimentos de 4,5 bilhões de reais no período de 2011 a 2015, possuindo a menor queda nos licenciamentos no

período de 2015. Para evitar a retração, segundo o autor, a empresa expandiu sua participação de mercado, passando de 9,2% em 2014 para 10,5% no começo de 2015.

Kutney (2016) diz que:

A Ford conseguiu ganhar quase um ponto de participação em 2015, passando a 10,2%. A fabricante teve queda de vendas de 17,7%, menor do que a média, graças especialmente ao bom desempenho do Ka, que com seu bom motor três-cilindros tornou-se o 1.0 mais vendido do país e subiu à quarta posição geral.

A General Motors utilizou seu investimento (apresentado no tópico 3.3) e lançou, no período de 2010 a 2015, novos modelos de carros como o Malibu, Montana, Camaro, Cobalt, Cruze Sport, Sonic, Spin, Onix, Prisma e Tracker, atingindo em 2014 a marca de 2,5 milhões de carros produzidos na fábrica de Gravataí, sendo a maior fábrica da GM no hemisfério sul – podendo produzir cerca de 63 unidades por hora, em três turnos. (CHEVROLET, 2017)

Para *Automotive Business* (2014), a fábrica que produzia os modelos Tucson, HR e HD78 foi reformulada para poder produzir o ix35. O investimento de 600 milhões de reais, antes citado neste trabalho, melhorou a linha de montagem dos carros. Em 2014, a linha de montagem passou a não produzir mais o ix35 de número 10.000.

A fábrica responsável pela produção do novo modelo lançado em 2012 é a de Piracicaba, produzindo somente o modelo hb20. (OLIVEIRA, 2012)

De acordo com Kutney (2016):

A Volkswagen permaneceu em terceiro em 2015, mas foi a marca que apurou maior queda nas vendas no período, com recuo de 37,6%, e seguiu perdendo participação, com menos 2,81 pontos, para 14,5% – seu menor percentual histórico. A ausência de lançamentos de peso explica o declínio da alemã, puxada ainda mais para baixo depois que o Gol perdeu a liderança de mercado que manteve por mais de duas décadas. Após ficar em segundo em 2014, o modelo desceu para quinta posição entre os automóveis mais vendidos no Brasil – e só não caiu mais por causa das vendas diretas a frotistas, que corresponderam a cerca de um terço das vendas do Gol no ano passado.

Em 2014, a Fiat seguiu seu planejamento de construir uma nova fábrica e inaugurou, em abril, uma fábrica da Jeep com capacidade de produção de 250 mil veículos por ano, tendo 17 linhas de produção em uma área de 270 mil metros quadrados. O primeiro veículo produzido foi o Renegade. (EXAME, 2015)

Com as informações apresentadas nessa sessão sobre os resultados das medidas utilizadas pelo governo, e os investimentos das montadoras, será apresentado as considerações finais deste trabalho na próxima sessão.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio de veículos no Brasil no período que antecede a crise retratada neste trabalho, de 2000 a 2008, foi um momento de bastante crescimento para a produção de auto veículos no país, tendo um crescimento quase que ininterrupto até 2008, seguido também por um grande crescimento nos licenciamentos. Somente as exportações tiveram uma queda a partir de 2006.

O período que antecede a crise foi muito importante para o setor, pois desde a abertura comercial do país em 1990, no governo Collor, até o ano de 2008, o Brasil apresentou um crescimento na indústria de auto veículos, viabilizado por vários acordos, como o PITCE e o PDP, que geraram novos empregos e reduziram o preço dos automóveis.

O ano de 2008 foi um dos piores anos para a economia mundial e brasileira. A crise impactou o país durante um dos melhores anos para o licenciamento, produção e vendas de veículos. No período de 2008 a 2015, nota-se que o ano de 2010 foi um dos melhores para a economia deste setor apresentando uma taxa de crescimento de 14,54% nas produções, 11,90% nos licenciamentos e 61,45% nas exportações, devido à reação rápida utilizada para manter a economia girando. Naquele ano, o setor automobilístico teve um de seus melhores anos de produção em 2013 com 3.73 milhões de veículos produzidos, em 2013 nos licenciamentos com 3.67 milhões de veículos licenciados e em 2010 com 767 mil veículos exportados. Essas três áreas apresentaram um grande impacto na economia pois o setor automobilístico é uma das variáveis para saber se a economia do país está indo bem ou não.

A partir de estratégias governamentais como a redução do IPI, diminuindo as férias e os turnos de trabalho, o setor começou a se proteger mais da crise, elevando a confiança do consumidor e aumentando a compra de auto veículos. Outro fator foi a redução do IOF para o consumo desses bens, diminuindo sua cobrança de crédito. E com o aumento do acesso ao crédito, houve uma diminuição dos juros, fazendo com que o governo liberasse os compulsórios, colocando mais dinheiro em caixa dos bancos para a compra de bens de consumo.

O governo também diminuiu a taxa de juros do BNDES no PSI, financiou as exportações e facilitou essa linha de crédito aos exportadores, fazendo com que grande parte dos fabricantes e montadoras utilizassem grandes quantias de dinheiro e estratégias de investimento para fomentar o setor.

Essas medidas foram muito importantes para a recuperação da indústria, ajudando tanto no período da crise quanto nos anos subsequentes. Elas possibilitaram a criação de novos produtos e processos, aumentando o valor da cadeia produtiva e qualidade dos produtos. Para as montadoras e fabricantes, possibilitou a participação no mercado nacional, permitindo investimentos para a criação de novas fábricas, veículos, métodos de produção e possibilidades de emprego para a população.

As fábricas apresentaram ótimos resultados, investindo mais dinheiro que o previsto, como no caso da Mercedes-Benz, de 1.2 bilhões para 2.5 bilhões de reais investidos. Criaram novos modelos de carros, a General Motors lançou novos modelos como o Onix, Prisma e Tracker, aumentando sua produção de carros para cerca de 2.5 milhões e aumentaram a participação de mercado como é o caso da Ford, que atingiu 10,2% de participação em 2015 no mercado nacional de veículos.

Diante do que foi demonstrado neste trabalho, pode-se concluir que as medidas de estímulos a economia para a contenção da crise de 2008 foram muito importantes para a estabilização e crescimento do setor automobilístico nos três anos subsequentes a ela. Sem tais medidas teria sido muito difícil estabelecer uma reação imediata frente à crise.

E, no entanto, mesmo com toda a ajuda governamental e as estratégias econômicas das montadoras e fabricantes, pode-se avaliar que no período de 2012 a 2015. As produções apresentaram uma queda de 15,13% de 2013 a 2014 e de 22,16% de 2014 a 2015. Os licenciamentos atingiram uma queda de 0,91% de 2012 a 2013, de 7,14% de 2013 a 2014 e de 26,56% de 2014 a 2015. As exportações obtiveram uma queda de 2013 a 2014 de aproximadamente 39,22%.

Nesse contexto pode-se concluir que o setor voltou a sofrer uma decadência mesmo com todo o investimento proporcionado pelo governo.

REFERÊNCIAS

ABDI. **Contribuições para a Política de Desenvolvimento Industrial, de Inovação e de Comércio Exterior**: período 2011/2014. 2014. Disponível em: <<http://www.abdi.com.br/Estudo/livroBrasilMaior.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

ABDI. **Política Industrial**: PITCE. 2017. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Paginas/politica_industrial.aspx>. Acesso em: 14 mar. 2017.

ALMEIDA, M. Padrões de política industrial: a velha, a nova e a brasileira. In: BACHA, E.; BOLLE, M. (Org.). **O futuro da indústria no Brasil**: desindustrialização em debate. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

ALVARENGA, Gustavo Varela *et al.* **Políticas anticíclicas na indústria automobilística**: uma análise de co-integração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos. 2010. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2010/inscricao/arquivos/074-6a417c2a910ec36883b7539641b913ac.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

ALVES, Laís Sienna; WILBERT, Marcelo Driemeyer. **Redução do Imposto sobre Produto Industrializado e a Venda de Automóveis**. 2014. Disponível em: <<http://www.congressosp.fipecafi.org/anais/artigos142014/265.pdf>>. Acesso em: 11 jun. 2017.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. 2010. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2010/>>. Acesso em: 14 mar. 2017.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. 2016. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2016/#4>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

ANFAVEA. **Comércio exterior**. 2017. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/comercio-exterior.html>>. Acesso em: 09 maio 2017.

ASSIS, Maria Cristina de. **Metodologia do Trabalho Científico**. 2017. Disponível em: <http://biblioteca.virtual.ufpb.br/files/metodologia_do_trabalho_cientifico_1360073105.pdf>. Acesso em: 28 maio 2017.

AUTOMOTIVE BUSINESS. **Caoa completa 35 anos de atuação no mercado**. 2014. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/19747/caoa-completa-35-anos-de-atuacao-no-mercado>>. Acesso em: 26 maio 2017.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. **O mundo globalizado**: política, sociedade e economia. 2001. São Paulo: Contexto Editora, 2001.

BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. **As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos da crise e as perspectivas para o Brasil**. 2010. Disponível em: <[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1483/1/A BS 34 As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos da crise e as perspectivas para o Brasil_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1483/1/A%20BS%2034%20As%20mudancas%20estruturais%20do%20setor%20automotivo,%20os%20impactos%20da%20crise%20e%20as%20perspectivas%20para%20o%20Brasil_P.pdf)>. Acesso em: 23 mar. 2017.

BARRUCHO, Luis Guilherme. **Entenda as medidas do governo para estimular a economia**. 2012. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/05/120528_entenda_medidas_governo.shtml>. Acesso em: 23 mar. 2017.

BAUMANN, Renato; GONÇALVES, Reinaldo. **Economia internacional: teoria e experiência Brasileira**. São Paulo: Elsevier Editora, 2015.

BLANCHARD, Olivier. **Macroeconomia**. São Paulo: Pearson Education, 2011.

BNDES. **Informe setorial: desdobramentos da crise no setor automotivo**. 2009. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/setorial/informe-10AI.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2017.

BNDES. **O BNDES como instrumento de fomento do mercado automotivo**. 2011. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/6606/1/Luciano_Coutinho_O_BNDES_como_instrumento_de_fomento.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2017.

BNDES. **O BNDES e o Plano de Metas**. 2017. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2381/1/O_BNDES_e_o_Plano_de_Metas-final_P.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2017.

BNDES. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro**. 2012. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/938/4/O_papel_do_BNDES_no_desenvolvimento_do_setor_automotivo-final_P.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2017.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Globalização comercial e financeira**. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2901200704.htm>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

CARCANHOLO, Marcelo Dias. **Conteúdo e forma da crise atual do capitalismo: lógica, contradições e possibilidades**. 2011. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/criticassociedade/article/view/14551/8279>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

CARDOSO, André *et al.* **O setor automotivo no Brasil: emprego, relações de trabalho e estratégias sindicais**. 2015. Disponível em: <<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/12147.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. 2008. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set2806.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2016.

CHEVROLET. **Chevrolet: 90 anos no Brasil**. 2017. Disponível em: <<http://www.chevrolet.com.br/sobre-a-gm/momentos-historicos-chevrolet-brasil.html>>. Acesso em: 26 maio 2017.

DIIESE. **Compilação das principais medidas adotadas pelo governo federal na crise**. 2017. Disponível em: <<http://www.contag.org.br/imagens/f1312principais-medidas-adotadas-pelo-governo-federal-na-crise-agricultura-e-agroindustria.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

EXAME. **Fiat Chrysler inaugurará fábrica mais moderna do grupo em PE**. 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/fiat-chrysler-inaugurara-fabrica-mais-moderna-do-grupo-em-pe/>>. Acesso em: 26 maio 2017.

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2004. Disponível em: <<https://issuu.com/fenabreve/docs/20091110181118anuario2004>>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2005. Disponível em: <<http://www3.fenabreve.org.br:8082/uploads/listas/plusfiles/20091110191146anuario2005.pdf>>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2006. Disponível em: <https://issuu.com/fenabreve/docs/20091110191159anuario_2006>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2007. Disponível em: <<https://issuu.com/fenabreve/docs/20111226091228anuario2007>>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2008. Disponível em: <<https://issuu.com/fenabreve/docs/20111226091215anuario2008?backgroundColor=#222222>>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil**. 2009. Disponível em: <https://issuu.com/fenabreve/docs/20110726120727anuario_2009>. Acesso em: 19 mar. 2017

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2010. Disponível em: <<https://issuu.com/fenabreve/docs/20110614100628anuario2010>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2011. Disponível em: <http://dnfpropaganda.com.br/pdf-revistas/Anuario_Fenabreve_2011.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2012. Disponível em: <<http://www3.fenabreve.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=6&layout=indices-e-numeros>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2013. Disponível em: <<https://issuu.com/fenabreve/docs/anuario2013>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://www3.fenabreve.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=6&layout=indices-e-numeros>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FENABRAVE. **O desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. 2015. Disponível em: <http://dnfpropaganda.com.br/pdf-revistas/Anuario_Fenabreve_2015.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2017.

FILGUEIRAS, Luiz; DRUCK, Graça. **Estado e crises do capitalismo**. 2010. Disponível em: <<https://portalseer.ufba.br/index.php/revnexeco/article/view/5441/3913>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

FINEP. **PSI – Programa de Sustentação do Investimento**. 2017. Disponível em: <<http://www.finep.gov.br/a-finep-externo/fontes-de-recurso/outras-fontes/psi-programa-de-sustentacao-do-investimento>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

GASPARIN, Gabriela. **Entenda como a crise de 2008 influenciou a vida dos brasileiros**. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/seu-dinheiro/noticia/2011/09/entenda-como-crise-de-2008-influenciou-vida-dos-brasileiros.html>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. 1990. Disponível em: <http://www.afoiceemartelo.com.br/posfsa/Autores/Giddens,Anthony/ANTHONY_GIDDENS-AsConsequenciasdaModernidade.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2017.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A experiência recente da política industrial no Brasil: uma avaliação**. 1996. Disponível em: <http://desafios2.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0409.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2017.

HELD, David *et al.* **Global transformations: politics, economics and culture**. 1999. Disponível em: <[https://www.geog.mcgill.ca/documents/Held et al 1999.PDF](https://www.geog.mcgill.ca/documents/Held%20et%20al%201999.PDF)>. Acesso em: 30 mar. 2017.

HELD, David; MCGREW, Anthony. **Prós e contras da globalização**. 2000. Disponível em: <[http://ftp.zahar.com.br/sites/default/files/arquivos/Trecho - Prós e contras da globalização.pdf](http://ftp.zahar.com.br/sites/default/files/arquivos/Trecho-Prós-e-contras-da-globalizacao.pdf)>. Acesso em: 30 mar. 2017.

KUME, Honório *et al.* **A política brasileira de importação no período 1987-1998: descrição e avaliação**. 2003. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/Abertura_completo.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2017.

KUTNEY, Pedro. **Participação de Fiat, GM e VW cai 7,7 pontos**. 2016. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23255/participacao-de-fiat-gm-e-vw-cai-77-pontos>>. Acesso em: 26 maio 2017.

LIMA, Uallace Moreira. **O Brasil e a cadeia automobilística**: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014. 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2167.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2017.

MARTELLO, Alexandre. **Governo anuncia mudanças no IR para beneficiar classe média**. 2008. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL919678-9356,00-GOVERNO+ANUNCIA+MUDANCAS+NO+IR+PARA+BENEFICIAR+CLASSE+MEDI A.html>. Acesso em: 12 jun. 2017.

MDIC. **ACE 55 – Mercosul/ México**. 2017a. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/regimes-de-origem/215-certificado-de-origem/1917-cdo-ace-55-mercosul-mexico>>. Acesso em: 17 mar. 2017.

MDIC. **Acordos dos quais o Brasil é parte**. 2017b. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/796-negociacoes-internacionais-2>>. Acesso em: 09 maio 2017.

MDIC. **Automotivo Mercosul – México (ACE-55)**. 2017c. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quais-o-brasil-e-parte/1824-acordos-automotivo-mercosul-mexico-ace-55>>. Acesso em: 17 mar. 2017.

MDIC. **Automotivo**. 2017d. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/competitividade-industrial/principais-acoes-de-desenvolvimento-industrial/brasil-produtivo>>. Acesso em: 04 fev. 2017.

MDIC. **Por que exportar?** 2017e. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/14>. Acesso em: 02 abr. 2017.

MERCADO EM FOCO. **Vantagens e desvantagens na importação e revenda de produtos**. 2017. Disponível em: <<http://mercadoemfoco.unisul.br/vantagens-e-desvantagens-na-importacao-e-revenda-de-produtos/>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

MURNO, Gabriela. **Montadoras não desaceleram investimentos, apesar da crise**. 2015. Disponível em: <<http://brasileconomico.ig.com.br/negocios/2015-04-27/montadoras-nao-desaceleram-investimentos-apesar-da-crise.html>>. Acesso em: 26 maio 2017.

NIEWIEROWSKI, Matheus Vasques. **O comércio exterior brasileiro e suas relações comerciais**. 2015. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp_m505/CMPMAI/ComercioExterior.PDF>. Acesso em: 02 abr. 2017.

OLIVEIRA, Luciana de. **Veja todos os equipamentos e preços do Hyundai HB20**. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2012/09/veja-todos-os-equipamentos-e-precos-do-hyundai-hb20.html>>. Acesso em: 26 maio 2017.

PARIZZI, Renato. **Renault confirma lançamento de dois modelos inéditos e investimento de R\$ 500 milhões no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://www.dezeroacem.com.br/2014/05/renault-confirma-lancamento-de-dois-novos-modelos-e-investimento-de-r-500-milhoes-no-brasil/>>. Acesso em: 26 maio 2017.

PARLAMENTO EUROPEU. **Globalização deve ter uma dimensão social mais forte**. 2007. Disponível em: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=pt&type=IM-PRESS&reference=20051116IPR02345>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil**. 2016. Disponível em: <<http://quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>>. Acesso em: 17 mar. 2017.

POGGETTO, Priscila dal. **Indústria automobilística encerra 2009 com crescimento de 11,35% das vendas**. 2010. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1434632-9658,00-INDUSTRIA+AUTOMOBILISTICA+ENCERRA+COM+CRESCIMENTO+DE+DAS+VENDAS.html>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

PORTES, Ivone. **Entenda a crise financeira mundial**: as turbulências começaram com calotes no pagamento das hipotecas de casas nos EUA. 2009. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/economia/noticias/entenda-a-crise-economica-mundial-20091027.html>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

PRADO, Luiz Carlos Delorme. **Globalização**: notas sobre um conceito controverso. 2003. Disponível em: <<https://xa.yimg.com/kq/groups/24059305/64393181/name/01+texto+2009.1+AEG.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2013. Disponível em: <<http://www.faatensino.com.br/wp-content/uploads/2014/11/2.1-E-book-Metodologia-do-Trabalho-Cientifico-2.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2017.

REIS, Sueli. **Investimentos de montadoras somam R\$ 36 bi no Brasil**. 2016. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23261/investimentos-de-montadoras-somam-r-36-bi-no-brasil>>. Acesso em: 26 maio 2017.

RICARDO, David. **Os economistas**: princípios de economia, política e tributação. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

ROQUE, Leandro. **Como ocorreu a crise financeira americana**. 2013. Disponível em: <<http://www.mises.org.br/Article.aspx?id=1696>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

SANTOS, Angela M. Medeiros M.; GONÇALVES, João Renildo Jornada. **Evolução do comércio exterior do complexo automotivo**. 2001. Disponível em: <http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bnades_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set1307.pdf>. Acesso em: 10 maio 2016.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000.

SCHIEMER, Philipp (Ed.). **Mercedes investe R\$ 1 bi em ônibus e caminhões no País**. 2013. Disponível em:

<<http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,mercedes-investe-r-1-bi-em-onibus-e-caminhoes-no-pais,168552e>>. Acesso em: 26 maio 2017.

SILVA, Bruno Mattos e. **A desregulação dos mercados financeiros e a crise global**. 2010. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/14926/a-desregulacao-dos-mercados-financeiros-e-a-crise-global>>. Acesso em: 12 jun. 2017.

SILVA, Cleide. **Peugeot mantém planos para ficar no país, apesar da crise**. 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/psa-mantem-planos-no-pais-apesar-de-crise/>>. Acesso em: 26 maio 2017.

SMABC. **A indústria automobilística do Brasil**. 2012. Disponível em: <[http://www.smabc.org.br/Interag/temp_img/{57336FD0-AA1A-4ED1-92AA-DE866CE178DA}_diagnostico do setor automotivo.uv.pdf](http://www.smabc.org.br/Interag/temp_img/{57336FD0-AA1A-4ED1-92AA-DE866CE178DA}_diagnostico%20do%20setor%20automotivo.uv.pdf)>. Acesso em: 14 mar. 2017.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações**: investigação sobre sua natureza e suas causas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

SOARES, Claudio César. **Introdução ao comércio exterior**: fundamentos teóricos do comércio internacional. São Paulo: Saraiva, 2004.

STIGLITZ, Joseph E. **A globalização e seus malefícios**: a promessa não cumprida de benefícios globais. São Paulo: Futura, 2002.

STIGLITZ, Joseph E. **Globalização**: a grande desilusão. Lisboa: Terramar, 2004.

TCU. **Ações do governo para reduzir os efeitos da crise**. 2009. Disponível em: <[http://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2009/Textos/Ficha 1 - Análise da Crise.pdf](http://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2009/Textos/Ficha%201%20-%20Analise%20da%20Crise.pdf)>. Acesso em: 03 abr. 2017.

TMAR. **Brasil e México decidem acordo ACE-55**. 2012. Disponível em: <<http://www.transportedeveiculos.com.br/blog/noticias/brasil-e-mexico-decidem-acordo-ace-55/>>. Acesso em: 25 maio 2017.

TONI, Jackson de. **Dez anos da política industrial**: conquistas e desafios a superar. 2014. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/economia/dez-anos-da-politica-industrial-brasileira-conquistas-e-desafios-a-superar-2913.html>>. Acesso em: 19 mar. 2017.

VALENTE, Leandro. **Uma visão econômica da globalização**. 2008. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/economia-e-financas/uma-visao-economica-da-globalizacao-leandro-valente/20764/>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de; GARCIA, Manuel Enriquez. **Fundamentos da economia**. São Paulo: Saraiva, 2012.

UOL ECONOMIA. **Entenda o que causou a crise financeira de 2008**. 2016. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2016/02/27/entenda-o-que-causou-a-crise-financeira-de-2008.htm>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

YANO, Nina Machado; MONTEIRO, Marley Modesto. **Mudanças institucionais na década de 1990 e seus efeitos sobre a produtividade total dos fatores**. 2017. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2008/artigos/200807211610100.pdf>>. Acesso em: 17 mar. 2017.