

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG
INSTITUTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, ADMINISTRATIVAS E
CONTÁBEIS – ICEAC
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS.**

RUGIERI TOMASO ANDRETA

**UMA ANÁLISE DA POLÍTICA ECONÔMICA A PARTIR DO
DESEMPENHO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NO
CENÁRIO ECONÔMICO DE 2003-2014**

**Rio Grande
2014**

Rugieri Tomaso Andreta

**UMA ANÁLISE DA POLÍTICA ECONÔMICA A PARTIR DO
DESEMPENHO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NO
CENÁRIO ECONÔMICO DE 2003-2014**

Monografia apresentada à
Universidade Federal do Rio Grande
como exigência parcial para a obtenção
do grau de Bacharel em Ciências
Econômicas.

Orientadora: Prof.Dra. Audrei Cadaval

Coorientador: Prof. Msc Rafael Mesquita Pereira

**Rio Grande
2014**

Rugieri Tomaso Andreta

**UMA ANÁLISE DA POLÍTICA ECONÔMICA A PARTIR DO
DESEMPENHO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NO
CENÁRIO ECONÔMICO DE 2003-2014**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado à Universidade Federal do Rio Grande, como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em 18 de junho de 2015

BANCA EXAMINADORA

Prof^a.Dra. Audrei Cadaval

Prof. Dr. Paulo Renato Lessa Pinto

Prof^a. M.Sc. Carla Teresinha do Amaral Rodrigues

RESUMO

Entre 2003 e 2008, o Brasil apresentou um positivo desempenho econômico em meio a um cenário externo favorável, entretanto a partir da crise de 2008, o governo brasileiro passou a adotar medidas anticíclicas a fim de minimizar os efeitos externos da crise. Essas medidas objetivaram o incentivo da demanda agregada, o que realmente sofreu um efeito positivo de curto prazo, entretanto essas políticas, além de apresentar uma natureza limitada, podem levar a cenários futuros indesejados para o desenvolvimento econômico, como o aumento da inadimplência e taxa elevadas de inflação. Somado a isso, as medidas de incentivos de inovação e de desenvolvimento tecnológico foram interrompidas pela crise ou não implementadas de forma efetiva. Diante disto, a monografia se propõe a analisar os efeitos dessas políticas de incentivo à demanda adotada no período a partir de uma análise da indústria automotiva brasileira, uma das indústrias mais poderosas e receptoras de incentivos governamentais, já que apresenta um caráter dinâmico e movimenta um grande número de indústrias de base. Logo, para que a indústria automotiva cresça e se desenvolva de forma sustentável, bem como os outros setores, o incentivo não deve ser de cunho setorial, por tanto, temporário, deve ser de natureza permanente e abrangente. Além disso, um incentivo da demanda terá resultados positivos com os incentivos tecnológicos, inovadores e de qualificação do capital humano para uma crescente exportação, levando a saldos positivos da balança comercial e, conseqüentemente, maiores investimentos a partir de uma indústria mais competitiva.

Palavras chave: Política econômica, economia industrial, Indústria automotiva.

ABSTRACT

From 2003 to 2008, Brazil presented a positive economic performance throughout a favorable external scenario, however, after the economic crises of 2008, the Brazilian government started implementing demand-led growth policies in order to minimize the external reflections of the crises. These policies objectivized the aggregated demand's growth, which appeared to occur in short-run, nevertheless they are limited over the eventually consequences, such as inflation and high delinquent loans rate. In addition to it, the innovation and technology development policies have been interrupted or has not been effectively implemented before the economic crises. This monograph arise the effects of the demand-led growth policies' performance upon the automobile industry performance throughout the period, one of the most powerful and receptor of governmental incentives, besides of being extremely dynamic for involving a high number of basic intermediate industries. Then for its sustainable growth and development, and for other industries as well, the policies should not be focused on few industries or focused on short-run results, they should be permanent and expanded to all industries. Beyond that, the demand-led growth policies will lead to positive and long-run results if innovative and technology development policies are implemented in order to turn the industry more competitive for increasing exports and leading the balance of payments to surpluses and, consequently attracting investments to the sectors.

Key words: economic policies, industrial economics, automobile industry.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: PIB per capita deflacionado – Brasil 2003/2008.....	23
Gráfico 2: Renda domiciliar média – Brasil 2003/2008.....	24
Gráfico 3: Taxa de juros SELIC fixada pelo COPOM – Brasil 2003/2008.....	24
Gráfico 4: Saldo de operações de crédito do sistema financeiro – Brasil 2003/2008.....	25
Gráfico 5: Taxa de crescimento da inadimplência do consumidor – Brasil/ 2003/2008.....	26
Gráfico 6: PIB per capita deflacionado – Brasil/ 2008/2014.....	30
Gráfico 7: Renda domiciliar média – Brasil/ 2008/2014.....	31
Gráfico 8: Taxa de juros SELIC fixada pelo COPOM – Brasil/2008/2014.....	31
Gráfico 9: Saldo de operações de crédito do sistema financeiro – Brasil/ 2008/2014.....	32
Gráfico 10 : Taxa de crescimento da inadimplência do consumidor – Brasil/ 2008/2014.....	33
Gráfico 11 : Investimento industrial automotivo/ Investimento na industria extrativa e de transformação – Brasil/ 2003/2010.....	34
Gráfico 12 : Licenciamento de autoveículos – Brasil/ jan2003/set2008.....	42
Gráfico 13 : Produção de Autoveículos – jan2003/set2008.....	43
Gráfico 14 : Exportação de Autoveículos – jan2003/set2008.....	44
Gráfico 15 : Trabalhadores diretos no setor automotivo brasileiro – 2003/2008.....	45
Gráfico 16 : Balança comercial do setor automotivo brasileiro – 2003/2008.....	46
Gráfico 17 : Licenciamento de autoveículos – out2008/dez2012.....	49

Gráfico 18 : Produção de autoveículos – out2008/dez2012.....	50
Gráfico 19 : Exportações de autoveículos – out2008/dez2012.....	51
Gráfico 20 : Número de trabalhadores diretos do setor automotivo brasileiro –2008/2012.....	52
Gráfico 21 : Balança de pagamento do setor automotivo brasileiro – 2008/2012.....	52
Gráfico 22 : Licenciamento de autoveículos – jan2013/dez2014.....	54
Gráfico 23 : Exportação de autoveículos – jan2013/dez2014.....	55
Gráfico 24 : Produção de autoveículos – jan2013/dez2014.....	56
Gráfico 25 : Número de trabalhadores diretos do setor automotivo brasileiro – jan2013/dez2014.....	57
Gráfico 26 : Balança de pagamento do setor automotivo brasileiro – jan2013/dez2014.....	58

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 : Balança comercial indústria automotiva entre Brasil e Argentina (em milhões de US\$) – 2003/2005.....	40
---	----

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Incidência de um subsídio em um mercado equilibrado.....	16
--	----

SUMÁRIO

1 Introdução	8
2 Revisão de literatura	10
2.1 A relação entre mercado e Estado.....	10
2.2 Políticas Industriais: Teoria e situação brasileira.....	12
2.3 Uma leitura da política econômica e a situação brasileira pós crise de 2008.....	14
3 Conjuntura econômica	19
3.1 Período de Crescimento (2003-2008).....	19
3.2 Período de Crise e pós-crise (2008-2014).....	26
4 A Indústria Automotiva	35
4.1 A indústria automotiva no Brasil.....	37
4.1.1 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2003-2008).....	39
4.1.2 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2008-2012).....	46
4.1.3 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2013-2014).....	53
5 Considerações finais	59
REFERÊNCIAS	62

1 Introdução

A indústria automotiva brasileira é considerada um dos setores mais dinâmicos da economia por ser composta por uma forte cadeia de múltiplos efeitos sobre o tecido econômico e social, a partir de um número elevado de indústrias de base. Formada por oligopólio global de empresas internacionalizadas e marcadas por barreiras econômicas e tecnológicas à entrada de novas concorrentes, além de criar um número elevado de empregos diretos e indiretos e movimentar trilhões de reais por ano no Brasil, é uma indústria receptora de diversas políticas econômicas e incentivos estatais.

Casotti e Goldenstein (2008, p.149) exaltam a importância dessa indústria para o país:

A indústria tem enorme relevância na economia mundial, movimentando cerca de R\$2,5 trilhões por ano. Por causa desses valores e de seu forte efeito multiplicativo, atribui-se a ela 10% do PIB dos países desenvolvidos.

Os números do setor de matéria-prima não são menos impressionantes. Estima-se que 50% do total de borracha, 25% de total de vidro e 15% do total dos aços produzidos no mundo se destinam a essa indústria. Para movimentar essa gigantesca engrenagem, mais de oito milhões de funcionários estão empregados diretamente e, para cada emprego direto, mais de cinco indiretos são gerados.

Portanto, entender e analisar as políticas econômicas se torna um fator importante na formulação de futuras políticas que objetivem o desenvolvimento econômico.

Para que se possam avaliar se as políticas econômicas que, de certa forma afetou o desempenho da indústria automotiva são ou não objetivados para o

desenvolvimento econômico do setor a longo prazo, é necessário que se traga respostas em relação a suas naturezas e características, bem como discutir como ocorrem esses efeitos na indústria. Para tal objetivo, será feita uma análise descritiva a partir da comparação do desempenho da economia com o desempenho da indústria automotiva, bem como uma análise das políticas econômicas e políticas industriais relevantes aplicadas no período de 2003 a 2014.

A presente monografia traz no segundo capítulo uma revisão da relação do estado com a economia, bem como faz uma leitura de política econômica e política industrial, relacionando-os com o caso estudado.

No capítulo três, é apresentada a conjuntura econômica de 2003 á 2014, sendo a análise dividida em períodos caracterizados como pré-crise e pós-crise de 2008, para que possa se compreender o cenário do desempenho da indústria automotiva.

No capítulo quatro, é mostrado o desempenho da indústria automotiva, como o licenciamento, balança de pagamento, exportações, produção e número de empregos diretos do setor. A análise segue a periodização em três períodos distintos: o pré-crise, de 2003 á 2008, a crise e pós-crise, entre final de 2008 e final de 2012, e o período de declínio na indústria, 2013 e 2014.

No último capítulo são apresentadas as considerações finais, trazendo a relação de alguns fatores econômicos relevantes ao desempenho da indústria estudada com a conclusão a respeito das políticas econômicas implementadas no período estudado.

2 Revisão de literatura

No presente capítulo se descreverá as teorias da relação do Estado com o mercado, para que possa se entender os diferentes pensamentos teóricos a cerca do intervencionismo. Em seguida será descrito o funcionamento da política econômica e suas ferramentas na economia de um país. O objetivo final deste capítulo será desenvolver esclarecimentos a cerca da política anticíclica e da política industrial e sua inserção no cenário econômico brasileiro dos últimos anos, dado sua relevância na análise do desempenho do setor automotivo nacional.

2.1 A relação entre mercado e estado

Existem grandes diferenças nas opiniões dos economistas quanto à participação do estado no mercado. Essa relação define o processo econômico de uma nação, onde o governo interfere de forma constante e frequente, o cenário econômico tende a mostrar grandes flutuações de fatores econômicos do que uma economia onde o mercado busca constantemente o equilíbrio da oferta, da demanda e dos preços, já que em uma economia intervencionista há agentes econômicos modificando o processo com diversas finalidades. Além dos limites da intervenção, se discute de que forma o estado pode realmente promover o desenvolvimento econômico, isto é, buscando minimizar as deficiências, e maximizar as eficiências dos processos de produção de um país para o alcance da qualidade de vida dos agentes.

Assunção (2011, p.101 apud FERRAZ JR, 1989) define o que é o intervencionismo em algumas linhas:

O intervencionismo estatal é fenômeno concernente ao exercício de uma ação sistemática, sobre a economia, estabelecendo-se estreita correlação entre o subsistema político e o econômico, na medida em que se exige da economia uma otimização de resultados e do Estado à realização de ordem jurídica como ordem do bem-estar social. Pode ocorrer de forma indireta ou direta. Na intervenção direta, o Estado assume o exercício de atividades econômicas. Na indireta, age através da direção ou controle normativo. A modalidade indireta, assim, configura uma intervenção exterior de enquadramento e de orientação que se manifesta em estímulos ou limitações, de várias ordens, às atividades das empresas.

Em relação à participação do Estado na economia, principalmente nas atividades produtivas, e suas consequências, há basicamente três principais correntes de pensamento acerca do assunto: Ortodoxa, desenvolvimentista e evolucionista. Na visão ortodoxa, são colocadas muito em questão as fronteiras da participação do Estado nessas atividades econômicas, já na visão desenvolvimentista se objetiva o poder econômico do Estado frente ao mercado internacional, e na visão evolucionista se objetiva o desenvolvimento produtivo a partir de inovações por agentes econômicos. (KUPFER; HASENCLEVER, 2002)

Os autores ainda descrevem que essa relação entre mercados e o Estado passou por diversas fases, como no mercantilismo, onde Adam Smith difundiu o pensamento da “mão-invisível”, onde o mercado, sem a atuação de um poder central, automaticamente se equilibraria e traria prosperidade a todos, desde que cada agente maximizasse seus interesses. Já na metade do séc. XX, a ideia de um intervencionismo sofreu alterações, onde nos Estados Unidos se oficializava o “*New Deal*”, o qual configurava metas nacionais de forte pensamento Keynesiano, ao mesmo tempo em que na antiga União Soviética se difundia o pensamento marxismo-lenismo, este de caráter comunista, logo de alto intervencionismo estatal. Mais além, nos anos 80, o liberalismo voltou a se tornar popular entre as nações, com o objetivo de estabilidade de fatores macroeconômicos, e na abertura dos mercados a nível internacional. Esta última ideologia tomou forças com a criação do “Consenso de Washington”, uma espécie de coordenada para a integração internacional e prosperidade em países industrializados. (KUPFER; HASENCLEVER, 2002)

2.2 Políticas Industriais: Teoria e situação brasileira

Segundo Kupfer e Hasenclever (2002), na visão neoliberal, a intervenção do estado nos fatores produtivos não se faz necessário, já que através da competição o preço de equilíbrio promove o bem estar dos consumidores através da alta qualidade dos produtos e seu baixo custo, gerando renda e emprego. Entretanto, a visão da política industrial sob as falhas de mercado promove a discussão da existência dessas falhas que impediriam que o mercado por si só promovesse bem-estar aos agentes econômicos, como os oligopólios e monopólios, que maximizam o lucro dos empresários e minimizam a qualidade dos produtos ao consumidor, as externalidades, como por exemplo, a poluição excessiva que seria gerada pelas indústrias e prejudicaria a saúde das pessoas, os bens públicos, em que a utilização de um agente não impede a utilização de outro agente e os direitos de propriedade. Essas políticas industriais sob a ótica de falhas de mercado buscam também promover o preço de equilíbrio através de subsídios ou criação de impostos a fim de minimizar os efeitos negativos dos mercados oligopolistas e monopolistas existentes em diversos setores de diversas nações.

Diferente do caráter corretivo visto anteriormente, a política industrial pela visão do desenvolvimentismo apresenta caráter interventor ativo, onde o Estado promoveria proteção nacional à indústria nascente temporariamente. Apesar de reduzir a concorrência, se acredita que com o acúmulo de experiência empresarial, os custos se reduziram e as tecnologias se desenvolveriam a partir do “*learning by doing*”, o que daria incentivo ao estado deixar de intervir na mesma no médio ou curto prazo. Ainda segundo Kupfer e Hasenclever (2002), esse pensamento é bem difundido nos países em desenvolvimento como o Brasil. No cenário desenvolvimentista, todas as ferramentas de políticas econômicas, como a cambial, monetária e fiscal são utilizadas com objetivo de industrialização, onde na Ásia se priorizou a expansão das exportações, e na América Latina se priorizou a nacionalização da produção.

A política industrial sob a visão de inovação, como o nome já mostra, é a visão de que o Estado deva promover, a partir de instituições, políticas

econômicas e incentivos à inovação tecnológica, inter-relação entre agentes econômicos, como empresas e universidade, a capacitação desses agentes no processo produtivo e o desempenho dos mesmos. A justificativa para a intervenção na difusão tecnológica para inovação é o caráter de difícil transferência dos conhecimentos tácitos e específicos. (KUPFER; HASENCLEVER, 2002)

Desenvolvimento econômico é mais do que crescimento econômico do produto, é o crescimento com desenvolvimento estrutural, e isso se inclui tecnologia, capital humano e, conseqüentemente, qualidade de vida. Ainda segundo Kupfer (2003), as políticas industriais devem ser pensadas para visar o desenvolvimento, não apenas o crescimento. Visto isso, para o desenvolvimento da indústria, o investimento em P&D se torna muito mais eficiente no longo prazo do que apenas um aumento da demanda interna com a mesma alocação de recursos produtivos. Além desse fator, Salerno e Negri (2005), ressaltam que há pesquisadores que argumentam que em indústrias com grande poder de mercado, principalmente em países em desenvolvimento, apresentam concentração do destino de exportação, ou até mesmo um nível de exportação bem baixo, já que existe a tendência dessas indústrias ou empresas se focarem no mercado doméstico, reduzindo a concorrência com o mercado internacional e muitas vezes retardando o desenvolvimento tecnológico para a criação de novos meios produtivos.

Até o final da década de 70, o Brasil implementou algumas políticas industriais que, ao mesmo tempo em que criou estruturas industriais diversificadas e integradas, foram formuladas sob aspectos protecionistas excessivos, além de faltarem com metas e prazos definidos e não focarem no desenvolvimento tecnológico. A partir da década de 80, apesar da existência de instituições e políticas industriais, como a Comissão para o Plano de Ação do Governo (1984), o documento elaborado pelo Ministério do Planejamento em 1986, descartado por contrariar o congelamento do Plano Cruzado, a Nova Política Industrial em 1988, o Programa de Desenvolvimento Tecnológico Industrial (PDTI) e a Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE) em 1991, a maioria delas apresentou nenhum ou pouco resultado efetivo, por problemas econômicos, políticos ou de planejamento. E nesse meio tempo, algumas

políticas setoriais foram implementadas, como no setor de informática e no setor automotivo, que, apesar de serem programas de amparo a indústrias tradicionais, no âmbito da OMC, as políticas setoriais, chamadas de políticas verticais, sem um bom planejamento de política industrial, estas podem levar a resultados ineficientes, temporários e de alto custo para a sociedade, através da redução da competitividade ou até mesmo como um incentivo à não inovação tecnológica e ao não aumento da produtividade pela redução dos custos da escala de produção. (FURTADO;SUZIGAN, 2010)

2.3 Uma leitura da política econômica e a situação brasileira pós- crise de 2008

A política econômica basicamente é compreendida em três esferas diferentes na economia de um país, na esfera cambial, monetária e fiscal. A política econômica é o conjunto de ferramentas utilizadas por governantes e instituições ligadas ao governo a fim de promover estabilidade econômica no longo prazo, entretanto os efeitos das políticas econômicas não são mensurados corretamente pelos agentes competentes, além de não considerarem as expectativas dos agentes presentes nessa economia. Isso abre uma grande discussão a cerca do limite da formulação de tais políticas. A política monetária representa o conjunto de políticas ligadas à oferta e à demanda por moeda, o que afeta no curto prazo o nível de produto através de um incentivo ou restrição da demanda agregada através da taxa de juros ou depósitos compulsórios, afetando o nível de emprego, inflação e nível de investimento. Todavia, esses efeitos da política monetária são efetivos apenas no curto prazo, pois no médio prazo, ela é neutra, não alterando o nível de produto e desemprego, mas mudanças na taxa de crescimento da moeda proporcionam aumentos proporcionais dos preços. (BLANCHARD, 2007)

A política fiscal representa o conjunto de políticas ligadas ao orçamento de uma economia, incluindo impostos, subsídios e gastos governamentais. Essas políticas afetam diretamente a demanda agregada e o produto no curto prazo, entretanto, no médio prazo, essas políticas se mostram

ineficazes de alterar o nível do produto na economia, porém a taxa de juros é maior e a composição de gastos é diferente, somado a isso, os gastos com investimentos são menores. No longo prazo, o produto se mostra a um nível menor do que apresentado anteriormente à aplicação das políticas. Tanto a política monetária como a fiscal, podem ser restritiva ou expansiva. Na primeira, se busca redução da demanda, ajuste das contas públicas a fim de reduzir inflação e controlar gastos, na segunda, busca-se aumento da demanda, através da redução da taxa de juros, subsídios, incentivos e etc.(BLANCHARD, 2007).

O arranjo e utilização das políticas monetária, fiscal e cambial vão variar de economia para economia de acordo com o engajamento, hierarquia e aproximação das instituições econômicas de cada nação, bem como sua situação econômica presente e seus objetivos, sendo eles de longo prazo e ou de curto prazo. Em relação à política monetária, países desenvolvidos garantem menor vulnerabilidade em relação ao cenário econômico externo devido suas estruturas de produção e demanda diferentemente dos países em desenvolvimento, que necessitam subordinar suas políticas monetárias conforme o cenário econômico externo para garantir estabilidade econômica interna, o que torna o mercado financeiro desses países mais especulativos e vulneráveis. (PEREIRA; BRUNO, 2010).

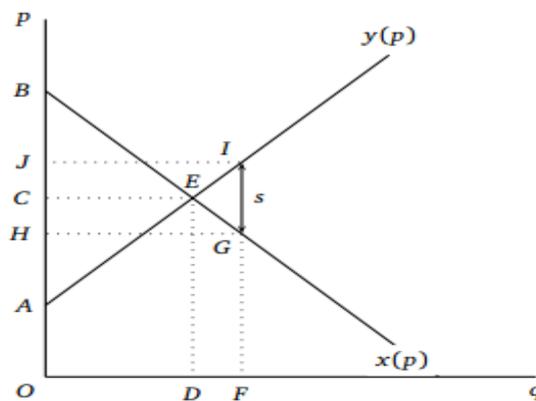
Já a política cambial tem uma forte importância no controle da inflação, objetivo esse utilizado pelo Brasil há muitas décadas, entretanto esse não é o único objetivo de tal política, já que a taxa de câmbio determina a competitividade dos produtos nacionais no mercado internacional em termos de preço, o que pode afetar positivamente ou negativamente as exportações e importações, influenciando a balança comercial e conseqüentemente o nível de investimento de uma economia. A política fiscal, em uma economia com alto grau de liberalização financeira, compatibiliza a acumulação de reservas internacionais, bem como influencia a inflação positivamente ou negativamente através dos gastos do governo. (PEREIRA; BRUNO, 2010)

De acordo ainda com Herr and Kasandziska (2011), a política fiscal deve ser limitada à estabilização da atividade econômica em função do crescimento real do produto no longo prazo, que no caso é definido pelo crescimento de longo prazo das exportações, pois a utilização da política fiscal

para crescimento no longo prazo se mostra incompatível com o equilíbrio da balança de pagamentos. Logo, a relação dívida pública/ PIB deve se manter constante, pois seu desequilíbrio causa piora na distribuição de renda, já que investidores de títulos públicos são agentes de maior acúmulo de capital, enquanto todos os níveis sociais apagam impostos, redução do orçamento para investimentos público e políticas sociais, uma vez que há um aumento cumulativo no pagamento de juros da dívida, e a desconfiança dos agentes econômicos na capacidade do governo pagar os juros e amortizações, causando instabilidades no sistema financeiro.

Em teoria um subsídio fiscal, parte da política fiscal, pode ser aplicado tanto do lado da oferta quanto do lado da demanda, nos ateremos à teoria dos efeitos de um subsídio sobre o lado da demanda. Oliveria (2014) define P_s o preço recebido ao produtor, e P_d o preço pago pelo consumidor, onde em um equilíbrio perfeito, $P_s = P_d$, representado pelo C na figura 1, resultando em uma quantidade produzida e demandada Q^* , representada pela letra D na figura:

Figura 1: Incidência de um subsídio em um mercado equilibrado



Fonte: (OLIVEIRA, 2014)

No momento em que um subsídio é introduzido, o incentivo do governo passa de zero ao preço HJ, deslocando o preço pago pelo consumidor de C para H, e do preço recebido ao produtor de C para J, dado ao deslocamento positivo da produção de D para F. Para analisar esse impacto no bem-estar social, é necessário avaliar o excedente do consumidor, do produtor e o gasto do governo com o subsídio. O excedente do consumidor, depois da

aplicação da desoneração fiscal, passa da área de BCE para BHG, o do produtor passa de ACE para AJI, e do gasto do governo representado pelo quadrado JHGI. Se igualar os ganhos do produtor mais o do consumidor com os gastos do governo, tem-se um déficit representado pela área GEI, o que mostra que os gastos governamentais são maiores que os excedentes dos agentes econômicos, o que torna a aplicação do subsídio ineficiente em um mercado de concorrência perfeita e equilibrada. (OLIVEIRA, 2014)

Um exemplo recente e relevante da atuação da política fiscal, com a aplicação do subsídio sobre o lado da demanda e política monetária ocorreu logo após a crise de 2008. Explica Assunção (2011) que houve uma retração de crédito internacional devido à falta de confiança no sistema financeiro americano, a demanda mundial sofreu retração, causando o famoso “efeito dominó” na Europa e atingindo grande parte da economia mundial. Frente a esse cenário o governo adotou uma série de medidas anticíclicas a fim de incentivar a demanda doméstica, como a redução da taxa de juros em 2009, retração de alíquota de tributos como IOF e IPI, atingindo principalmente a indústria de eletrodomésticos e automóveis, e uma configuração de uma nova alíquota para o Imposto de Renda (IRPF), esta última de caráter permanente. Apesar de manter o mercado aquecido com uma demanda mais elevada do que na ausência de tais medidas, foi calculado que o governo, com essas medidas, renunciou a arrecadação líquida de R\$ 7,7 bilhões (SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL, 2009). Em 2009 em comparação com 2008, afetando o fundo de participação dos municípios FPM, o que representou um impacto maior nos municípios menores. Além disso, o incentivo fiscal foi objetivado para a finalidade de alcance de metas de curto prazo, já que, com a retomada da economia nacional e mundial, a arrecadação tributária voltaria aos patamares anteriores à crise, e de caráter político-econômico não distributivo, uma vez que não beneficiou todos os setores de forma igualitária.

Coutinho (2010) ressalta que, mesmo com o sucesso da política econômica monetária e fiscal anticíclica pós-crise, onde a taxa de desemprego seguiu em queda, além dos contínuos investimentos dado à taxa de juros baixa, diferentemente da maior parte das economias do mundo, o Brasil ainda tem o desafio de aumentar a inovação tecnológica, o principal propulsor da criação de

dinamismo e competitividade internacional para a sustentação do crescimento das indústrias e da economia como um todo a longo prazo. Um reflexo do atraso tecnológico e inovador brasileiro é a participação de apenas 5,5% da tecnologia de informação e de comunicação no valor agregado total da indústria, enquanto nos países desenvolvidos, essa participação chega a quase 28%. Além disso, o Brasil vem ficando atrás de países asiáticos nas exportações de produtos associados à tecnologia de informação e de comunicação. Soma-se a isso, a necessidade de ampliação da dinamização das exportações para o suporte das importações para o aumento dos investimentos e para a evolução da produtividade.

3 Conjuntura Econômica

No capítulo presente, será apresentado o comportamento econômico do período estudado a fim de compreender as causas e ou as consequências do desempenho da indústria automotiva no cenário econômico. O período será dividido em dois diferentes períodos de acordo com seu comportamento: O período de crescimento de janeiro de 2003 a setembro de 2008 e o período da crise e pós-crise, de outubro de 2008 à dezembro de 2014.

3.1 Período de Crescimento (2003-2008)

Diferente de períodos anteriores como a década perdida (anos 80), a crise Asiática, a crise da Rússia no final da década de noventa somados ao ataque terrorista nos EUA em 2001, o início do ano de 2003 foi marcado pela desaceleração econômica também, porém juntamente com certa estabilidade financeira dado às políticas restritivas do governo que antecedia o governo de Luís Inácio Lula da Silva. Somado a isso, ocorria certa instabilidade dos agentes econômicos, dado à entrada de um presidente que se mostrava historicamente contra o mercado financeiro e as privatizações da época, o que representava uma potencial modificação das políticas econômicas correntes. O novo governo então suspendeu as privatizações, modificou o sistema de financiamento do BNDES pelo capital estrangeiro para o capital de empresas nacionais, e a Petrobras estabeleceu um programa de construção de plataformas e navios construídos no Brasil para fomentar a produção e substituir as importações. Paralelo a isso, houve uma maior aproximação do país com os países sul-americanos, já que o Brasil se tornava líder do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) e passaria a participar do G20, as vinte maiores economias do mundo. (COSTA, 2008)

Na prática o governo de Luís Inácio Lula da Silva manteve a sustentação do tripé macroeconômico: O superávit primário com controle dos gastos públicos e aumento da arrecadação, conservação do regime cambial de flutuação suja e o

regime de metas de inflação com manipulação da taxa de juros da economia. Como políticas consideradas de cunho liberal, houve a unificação do mercado cambial flutuante e livre, extinção da conta de não residentes, o que promoveu a remoção do limite de conversão de reais em dólares, prolongamento dos prazos para a cobertura cambial das exportações, e a medida provisória 281, a qual promoveu incentivos fiscais a investidores estrangeiros, medidas essas que facilitaram e incentivaram a saída e entrada de recursos do país. Conforme cita Cameira (2014), no aspecto produtivo, houve a promoção de programas públicos de estímulos ao setor privado ou utilizaram empresas públicas com comportamento de empresas privadas, como as parcerias público-privada (PPP), Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e PAC 2).

Como política externa, o governo promoveu uma aproximação de diversos países, incrementando e diversificando a pauta de exportação e promovendo aumento de receitas, entretanto a maior abertura comercial promoveu déficits comerciais através da valorização cambial conjuntural, que, com o aumento da demanda impulsionado pelo crescimento econômico, forçou o aumento das importações, já que a produção nacional não era suficiente. Esses déficits comerciais incentivaram a busca de empréstimos externos e a maior dependência externa financeira, o que incentivou o aumento da taxa de juros para atração de capital externo para equilíbrio das contas, dificultando o investimento produtivo e a tomada de crédito. (CAMEIRA, 2014)

A partir de 2003, o país passou a apresentar uma maior abertura comercial em relação a períodos anteriores, o que gerou um maior investimento da indústria nacional, com a modernização do parque industrial, aprimoramento de técnicas gerenciais, de processo e dos produtos. Isto contribuiu para uma melhor alocação de insumo e produto, além de uma redução da margem de lucro por unidades vendidas, pratica comum dos empresários brasileiros, devido a essa maior abertura comercial, juntamente com a valorização cambial dos períodos seguintes, o que aumentou a competitividade dos produtos importados. Por outro lado, o setor exportador brasileiro seguiu dominado por produtos de baixo valor agregado, o que demonstrou a contínua e atuante baixa inserção tecnológica na indústria brasileira. (NASSIF, 2003)

Ainda segundo Costa (2008), o crescente desempenho da economia brasileira a partir de 2004 pode ser justificado pelo aumento das exportações, a qual ocorreu por três fatores: O primeiro seria a mudança da política externa promovida pelo governo corrente; o segundo seria o aumento da demanda mundial, dado que o PIB mundial cresceu mais de 1% de 2003 para 2004; e o terceiro fator seria o cenário econômico interno, onde, dado à estagnação da economia dos últimos anos, ocorreu a formação de capacidade ociosa das indústrias, logo a oferta poderia aumentar de forma acelerada sem impactar o mercado com a aceleração da inflação, além da redução de custos das empresas e aumento de competitividade, já que a taxa de desemprego estava em alta, o que reduzia os salários médios do país. Em função das incertezas, as políticas monetária e fiscal se mantiveram recessivas, como no governo precedente.

De acordo com Costa (2008), foi firmado no governo FHC em 1998, e renovado até 2005, o seguimento do receituário econômico do FMI para superávit primário para o ajustamento das contas nacionais, e estendido até 2006. Esse receituário apresentava cunho neoclássico, na medida em que se acredita que inflação no Brasil é resultado de excesso de moeda em circulação, logo, para controlá-la, é analisado o índice IPCA-IBGE, e são estipuladas as metas de inflação, na qual se manipula a taxa de juros para o controle da moeda em circulação e reduzir ou aumentar a demanda agregada. Esse manejo da taxa de juros modifica a oferta de moeda pela redução ou aumento dos investimentos e conseqüentemente reduz ou aumenta a criação de postos de trabalho. Outra característica do receituário do FMI seria a contenção de gastos públicos, para o controle, mais uma vez, da circulação da moeda, além de atrair investimento externo através da taxa de juros.

O primeiro mandato do presidente Lula foi bem sucedido no que tange o superávit da balança comercial, devido ao aumento das exportações e das receitas, políticas recessivas que estabilizaram as contas nacionais e um aumento de investimento interno, resultado da estabilização. (Costa, 2008)

Carneiro (2008) ressalta que o crescimento apresentado no Brasil até 2006, e provavelmente nos anos seguintes também, representou um crescimento aparente, dado que este foi motivado pela demanda através do consumo e das exportações líquidas. Esse crescimento, portanto apresentou pouco dinamismo dado

que os investimentos possuíam um papel secundário. O crescimento brasileiro até 2007 é explicado por Carcanholo (2010) como um resultado da alta liquidez internacional, reduzindo as taxas de juros internacionais, atraindo capitais para as economias pouco desenvolvidas com juros altos, do crescimento chinês, aumentando a demanda internacional de produtos primários consideravelmente, e do aumento do preço das *commodities*.

De acordo com Freitas (2009), desde 2003 houve uma expansão do crédito na economia de forma gradual, dado a estabilidade econômica e as expectativas de emprego e renda dos agentes econômicos. Essa estabilidade foi resultado de fatores externos favoráveis como a expansão das exportações, e de políticas econômicas como a redução da taxa de juros Selic, permitindo as instituições prolongar os prazos de financiamento, renegociar dívidas e reduzir taxas. Com esse incentivo da demanda, a partir do segundo semestre de 2007 passou a haver uma expansão da capacidade produtiva, impulsionando ainda mais a contratação de crédito. Do lado do governo se observou uma forte expansão dos gastos, aumentando a demanda corrente.

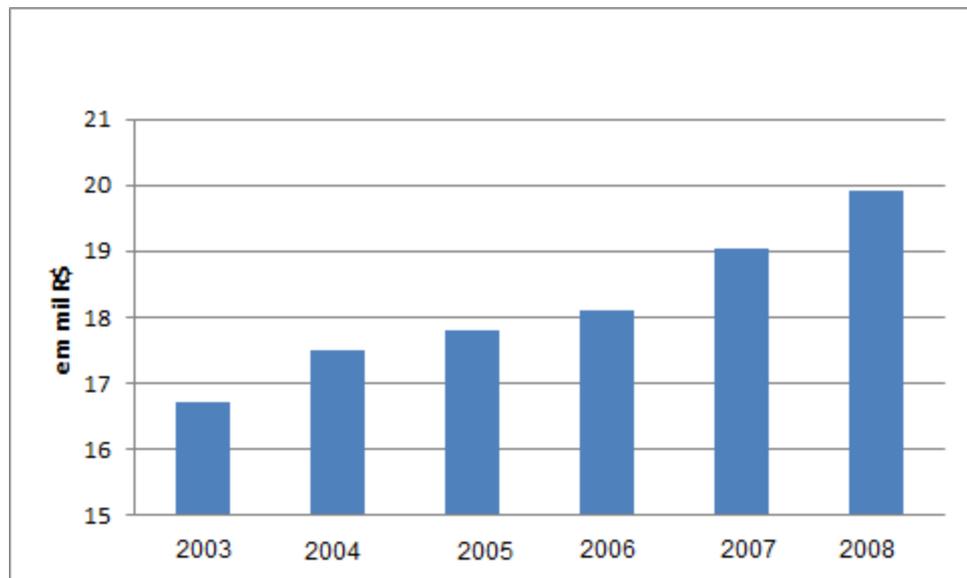
Segundo Gonçalves (2012), nos dois mandatos do presidente Luís Inácio Lula da Silva, o país sofreu um processo de desindustrialização, onde houve um deslocamento da fronteira de produção para os produtos primários e intensivos em recursos naturais, tornando o país dependente dos importadores de produtos primários no cenário externo econômico. Isso se verificou com o ciclo favorável nacional recorrente do aumento do preço das *commodities* na segunda metade da década dos anos 2000. A taxa de câmbio valorizada, alta taxa de juros, falta de infraestrutura, e ineficiência do sistema tributário foram alguns dos principais fatores que contribuíram com a desindustrialização nacional no período. Ainda segundo Oreiro e Feijó (2010), apenas em 2003 e 2004 a taxa de crescimento da Indústria superou o crescimento econômico, porém entre 2005 e 2008 a taxa de crescimento da indústria ficou abaixo do da economia, mostrando a perda do dinamismo da mesma principalmente pela apreciação da taxa de câmbio da época.

A partir da realização de uma pesquisa efetuada pela Fundação Getúlio Vargas, foi concluído que realmente o Brasil tem passado por uma fase de desindustrialização desde os anos 80, o que tem representado perda da participação da indústria da transformação no Produto Interno Bruto nacional e mundial. O

trabalho foi realizado com dados baseados em valores a preços correntes, mostrando que de 2003 á 2004 essa participação da indústria no PIB nacional variou de 25% á 27%, entretanto essa participação diminuiu para 22,8% em 2008. (BONELLI; PESSÔA, 2010).

A seguir segue uma série de tabelas referentes ao período apresentado afim de uma melhor compreensão de alguns fatores relevantes ao trabalho.

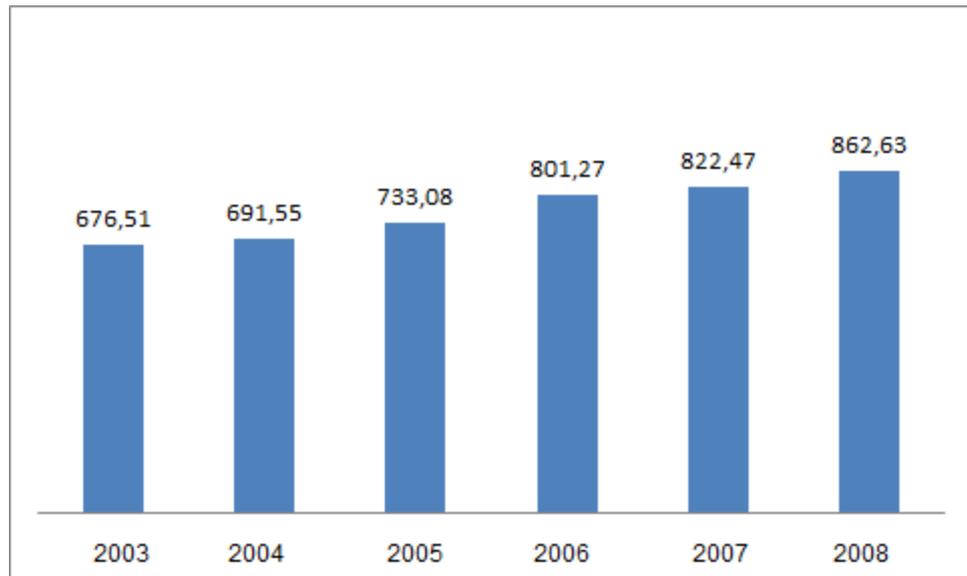
Gráfico 1: PIB per capita deflacionado – Brasil 2003/2008



Elaboração Própria. Dados: Série temporal IBGE

No gráfico 1 se constata a evolução do PIB per capita deflacionado em a fim de analisar o desenvolvimento interno, e, portanto, o equilíbrio econômico do período. A partir dos dados, conclui-se que o Brasil realmente estava produzindo mais, gerando mais emprego e renda, já que em 2003 o país possui um PIB per capita de R\$ 16.700 e em 2008 já possuía R\$ 19.900.

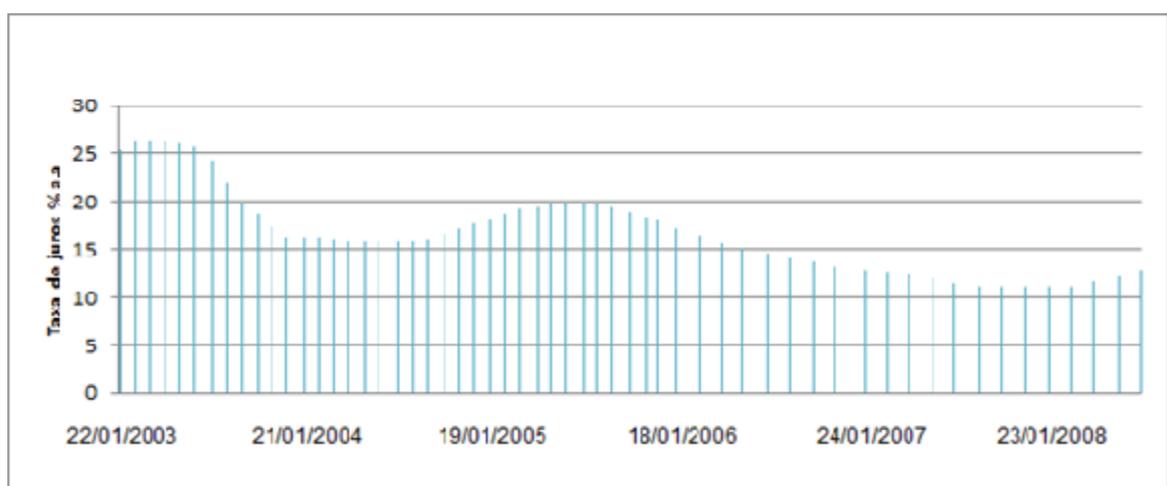
Gráfico 2: Renda domiciliar média – Brasil 2003/2008



Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

A partir do gráfico 2 da renda domiciliar média, onde é calculada a soma de todos os rendimentos do trabalhador e dividido pelo número de residentes do mesmo domicílio que se utilizam dos mesmos recursos, pode-se observar que o crescimento do PIB per capita ocasionou reflexos positivos à população, favorecendo o aumento da demanda agregada nacional.

Gráfico 3: Taxa de juros SELIC fixada pelo COPOM – Brasil 2003/2008



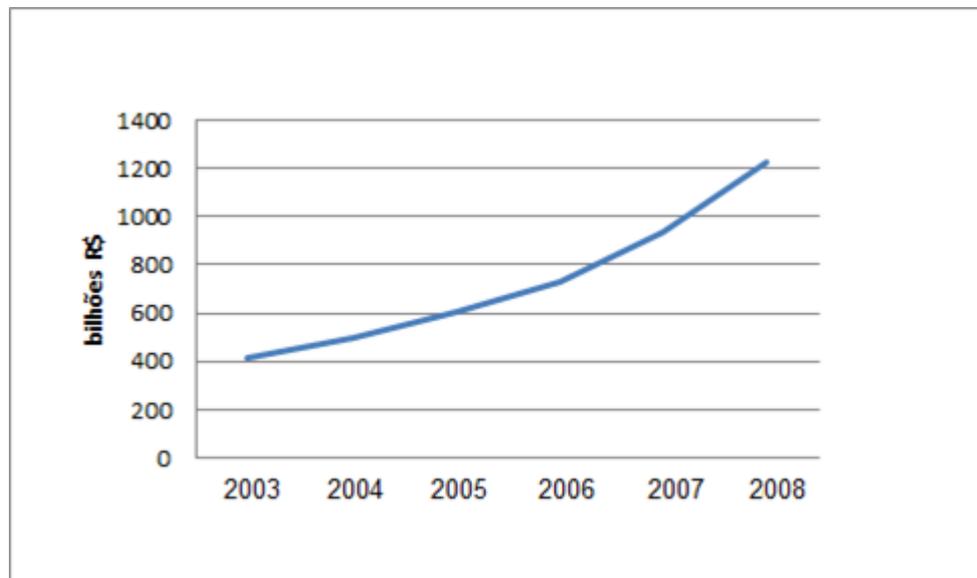
Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

O gráfico 3 mostra uma tendência descendente ao longo dos 6 anos apresentados. No início de 2003 a taxa Selic foi fixada em 25,36% a.a, chegando em

julho de 2008 a 12,92%a.a. Os dados representam uma queda em torno de 50% da taxa, essa possível pela estabilidade da época, representando um aquecimento dos investimentos e da demanda agregada no período de crescimento.

A seguir segue as operações de crédito de recursos livres e destinados para o setor privado e setor público de 2003 á 2008:

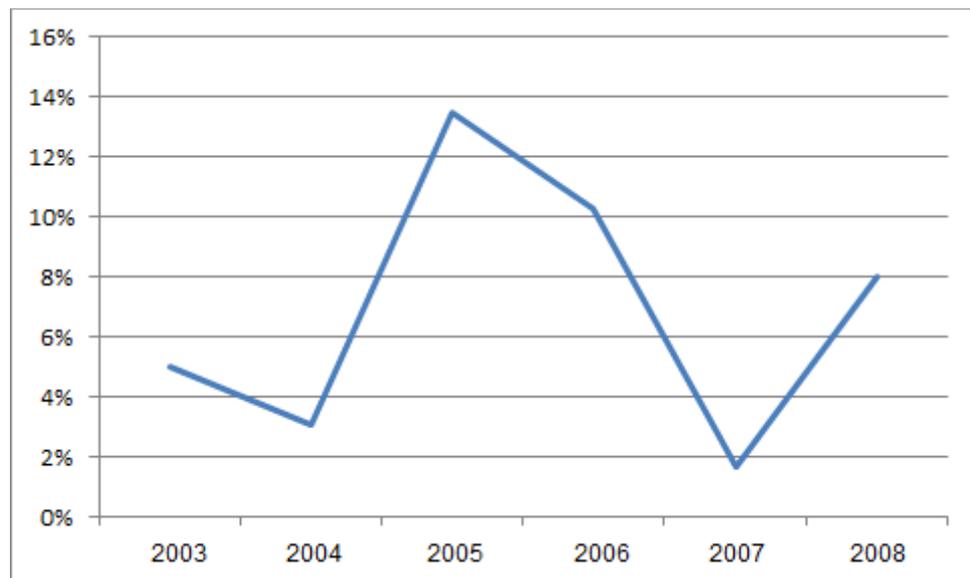
**Gráfico 4: Saldo de operações de crédito do sistema financeiro – Brasil
2003/2008**



Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

Como visto no gráfico 4, o saldo de operações financeiras de crédito variou de R\$ 418,3 bilhões em 2003 para R\$ 1.227,3 bilhões no final de 2008, indo de encontro à redução da taxa de juros SELIC.

**Gráfico 5: Taxa de crescimento da inadimplência do consumidor – Brasil/
2003/2008**



Elaboração própria. Dados: Indicadores Serasa Experian

O gráfico 5 apresenta a taxa de crescimento da inadimplência do consumidor, mostra que ao longo do período o montante total teve aumentos positivos em todos os anos, sendo esses aumentos mais acentuados no período de final de 2004 á 2007 e ao longo de 2008, o que coincide com o início dos dois períodos de redução da taxa SELIC, o que mostra que as pessoas se permitiam a se endividar mais.

3.2 Período de Crise e pós-crise (2008-2014)

No segundo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva, que se iniciou em 2007, teve como plano de política industrial o PDP (Plano de desenvolvimento produtivo) que, a partir de maio de 2008 até 2011, se utilizou de modificações fiscais, tributárias, de financiamento, aprimoramento jurídico, regulação e apoio técnico para alcançar objetivos de cunho produtivo, competitivo, inovador e investidor, porém as principais medidas foram a desoneração fiscal e a expansão das exportações. De acordo com Cano e Silva (2010), nos meses antecedentes á crise, o cenário econômico nacional era favorável, pois havia um crescimento da demanda interna e externa por produtos primários e manufaturados, estabilização da inflação e taxa de desemprego baixa, entretanto, após a crise, o governo passou a

tomar medidas anticíclicas de incentivo da demanda agregada que pudessem minimizar os efeitos da crise como diminuição da taxa de juros, incentivos fiscais e outros, já que grande parte dos objetivos configurados anteriormente não seria possível realizar, como a meta de 21% do PIB de investimento industrial, chegando apenas a 16,7% em 2009.

Para explicar a vulnerabilidade externa do Brasil, Cameira (2014) mostra que no Período de crise houve algumas inversões no cenário econômico nacional, como redução das exportações, o saldo das transações correntes que vinha apresentando superávit de US\$ 13,9 bilhões em 2005, passou a apresentar déficit de US\$ 28,19 bilhões em 2008, chegando a US\$ 47,27 bilhões negativos em 2010. Ainda no ano da crise, o superávit comercial já não cobria mais os déficits das contas correntes, devido ao aumento das remessas de lucro, dividendos e juros, além do aumento dos ativos externos, ou seja, elevação de investimentos de brasileiros no exterior em até cinco vezes ao valor anterior. Devido aos desajustes das contas nacionais, iniciaram-se financiamentos para cobrir os déficits, aumentando o passivo externo do país, com a gradual substituição da dívida externa pelo investimento em títulos nacionais.

Apesar das expectativas negativas nos anos posteriores à crise, o Brasil apresentou uma rápida recuperação em relação a outros países dado ao fluxo líquido de capitais, já que a economia mundial passava por um período de alta liquidez financeira. Em um cenário de estagnação econômica na Europa e nos Estados Unidos, esse fluxo de capital foi direcionado, em grande parte, ao Brasil, movimento esse explicado pela alta rentabilidade de aplicações em carteira, ou seja, a diferença entre a taxa de juros Selic e a taxa de juros internacional. Ainda entre o período de 2003 à 2010, como resultado do aumento da renda agregada interna, impulsionado pelas exportações, os investimentos públicos e privados cresceram à uma taxa média de 4,5% a 7,5%, elevando a formação bruta de capital fixo de 15,3% do PIB em 2003, para 19,5% em 2010, e aumento real do salário mínimo no curto prazo em torno de 6% no mesmo período, incentivando o crescimento da demanda interna. (TEIXEIRA; PINTO, 2012)

Teixeira e Pinto (2012) ressaltam que a política monetária continuou em processo de mudança em relação a períodos anteriores, com aumento de crédito de 26,1% em 2003 para 45,2% em 2010, além de incentivos como redução da alíquota

de IR e IPI para carros novos, material de construção e eletrodomésticos, e de IOF nas operações de crédito para pessoas físicas. A taxa Selic reduziu de 13,75% a.a em janeiro de 2009, para 8,75% a.a em junho do mesmo ano com o objetivo de proteção da crise internacional, o que manteve um crescimento do consumo das famílias brasileiras em 4,4% para o ano de 2009 em relação ao ano anterior. Um lado negativo apontado pelo autor em relação à evolução das finanças públicas com a manutenção do alto nível da taxa de juros, dado que mesmo com a redução da porcentagem houve um aumento em termos absolutos, foi o aumento da dívida líquida interna, que passou de 43,5% do PIB em 2003 para 47,8% do PIB final de 2010.

Nos anos posteriores à crise foram criados alguns planos de políticas industriais como Brasil Maior e Inova Empresa, planos esses que de forma geral abrangiam o investimento em P&D e incentivavam a competitividade em setores como agropecuária, energia, petróleo e gás, complexo da saúde e complexo aeroespacial. Outras medidas adotadas no período pós-crise foi a manutenção do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), que visava investimentos na infraestrutura e redução nas tarifas da energia elétrica através de subsídios, além da criação do FIES (Fundo de Financiamento Estudantil), no qual pessoas físicas e jurídicas poderiam financiar a taxas baixas de juros e longo prazo de pagamento sua qualificação profissional e educacional. Muitas metas desses programas foram afetadas pelo estrangulamento da renda agregada e os resultados ainda não podem ser observados dados ao caráter de longo prazo desses planos. O cenário econômico em 2012 apresentou um crescimento do PIB baixo de 0,9% e uma inflação que já chegava ao limite da meta. (TZOVENOS, 2013)

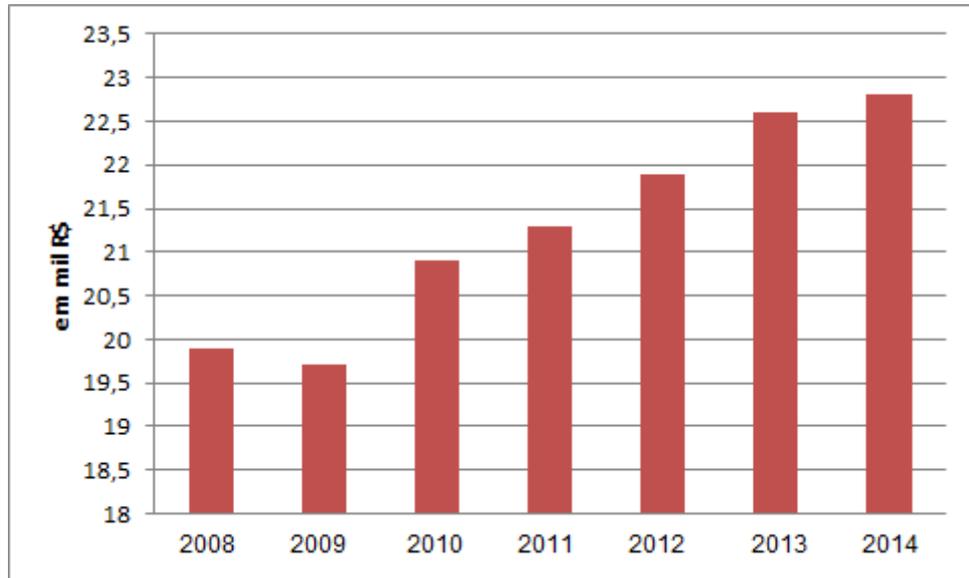
Seguindo a tendência descendente da economia, 2013 não foi diferente, apresentou um PIB de apenas 0,3% no primeiro trimestre puxado pelo desempenho produtivo da agropecuária (9,7%), sendo que o crescimento do PIB do ano inteiro anterior foi de 0,9%, diferente da previsão de mercado que era 3,5% no início do mesmo ano. Ainda em 2013 a indústria sofreu uma retração de 0,3%, entretanto a indústria automotiva, grande receptor de incentivos governamentais apresentou crescimento em abril do mesmo ano de 8,2%. (IBGE 2013).

Tzovenos(2013) conclui que um dos maiores impedimentos para a dinamização da indústria nacional e para o crescimento interno é a alta taxa de

juros, que apesar de apresentar níveis menores em relação a décadas passadas, ainda é considerado um dos mais altos do mundo, favorecendo apenas o investimento não produtivo. As projeções feitas pelo mercado para esse período foi de baixa do PIB, como de fato ocorreu, devido á nova alta da taxa de juros para o controle da inflação que passou a apresentar certo descontrole em relação á ultima década. O autor deixa claro que, apesar de políticas industriais que visam investimentos em P&D, aumento da concorrência e desoneração fiscal se tornaram quase obsoletas na medida em que muitas políticas não foram concluídas e as concluídas sofreram com o novo patamar alto da taxa de juros juntamente com a taxa de câmbio valorizada. Apesar dos resultados de políticas de investimentos serem de longo prazo, as dificuldades enfrentadas pelo governo ficam claras quando se observa a pauta de exportação, apresentando, em sua maioria, produtos de baixo valor agregado como produtos primários. Já a pauta de importação apresenta, na sua maioria, produtos de alto valor agregado como manufaturados.

Contri (2014) explica que o baixo crescimento em 2013, que foi de 2,3%, é explicado pela retração do consumo nas famílias devido ao aumento da taxa de juros Selic, pelo aumento do endividamento das famílias, além da redução dos investimentos desde 2012, onde houve uma retração 4% em relação ao ano anterior. Essas políticas de incentivo a demanda ocorridas anteriormente prejudicaram a meta do superávit primário e o endividamento público. Outro fator externo importante de ser ressaltado, que teve grande impacto na demanda por produtos exportados, é a redução do crescimento da China e da Índia, que impactou negativamente as exportações brasileiras. Além da redução das exportações, no mesmo período, ocorreu o aumento das importações, contribuindo negativamente para o saldo da balança comercial. O autor ainda ressalta que a inflação no teto da meta sempre foi um fator de risco econômico para o período, principalmente em um período de baixa taxa de desemprego, já que uma demanda maior por mão de obra qualificada ocasionou um aumento dos salários nas indústrias, o que representou um aumento dos custos maior que o da produtividade para o período, sendo a inflação de custos repassada para os produtos manufaturados.

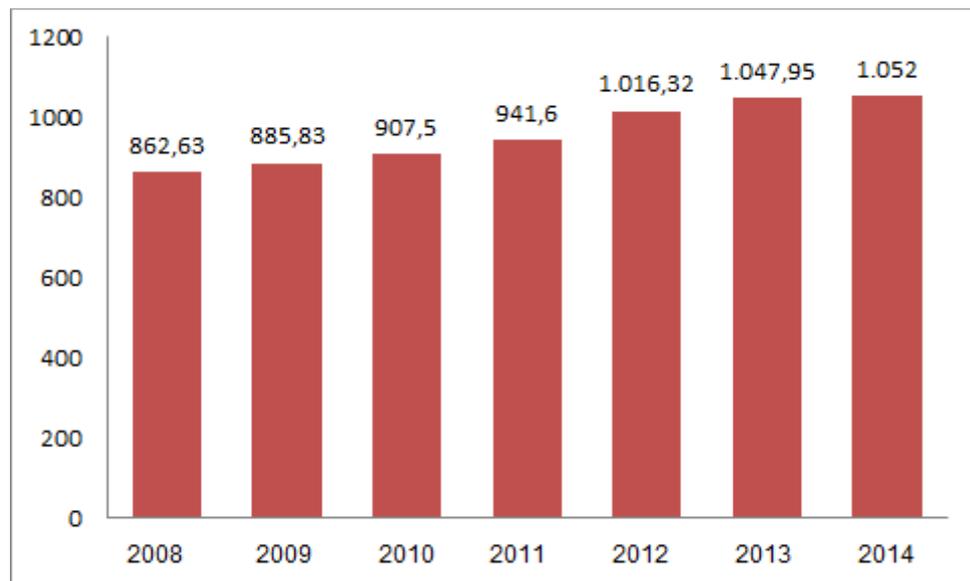
Abaixo segue uma série de gráficos referentes ao desempenho de alguns fatores relevantes para o trabalho no cenário econômico do período de 2008 á 2014:

Gráfico 6: PIB per capita deflacionado – Brasil/ 2008/2014

Elaboração Própria. Dados: Série temporal IBGE

No gráfico 6 é apresentado o PIB per capita deflacionado anual. É observada uma queda do PIB per capita entre 2008 e 2009, passando de R\$ 19,9 mil para R\$ R\$19,7, entretanto esse número salta para quase R\$ 23 mil em 2014, mostrando uma redução do crescimento em 2013 e 2014.

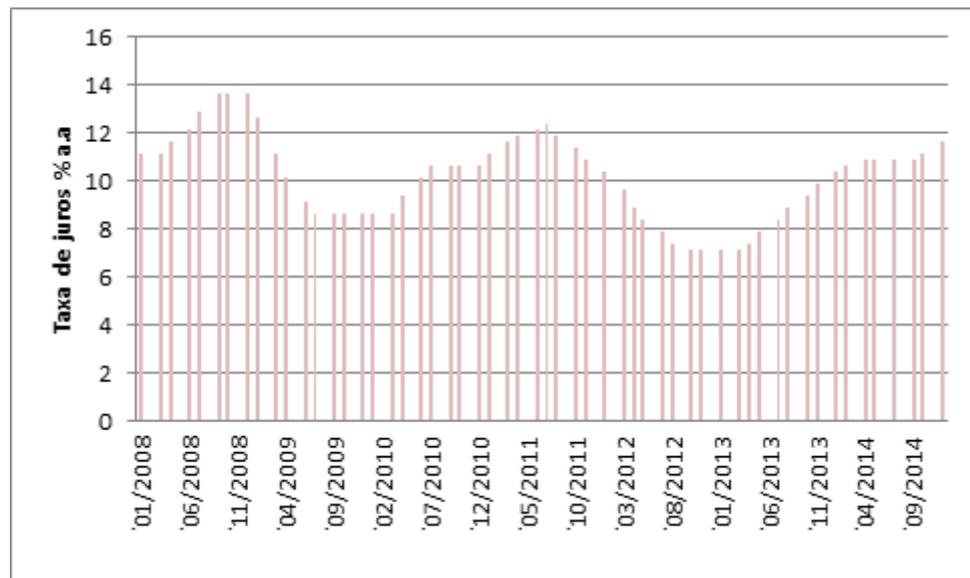
Gráfico 7: Renda domiciliar média – Brasil/ 2008/2014



Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

A renda média per capita domiciliar, no gráfico 7, mostra que a renda média por indivíduos residentes do mesmo domicílio seguiu aumentando no mesmo ritmo dos anos anteriores ao da crise, chegando a R\$ 1.016,32. Conclui-se que a crise não afetou a tendência ascendente da renda brasileira, fator esse que motivou o aumento da demanda agregada na economia brasileira nos anos correntes.

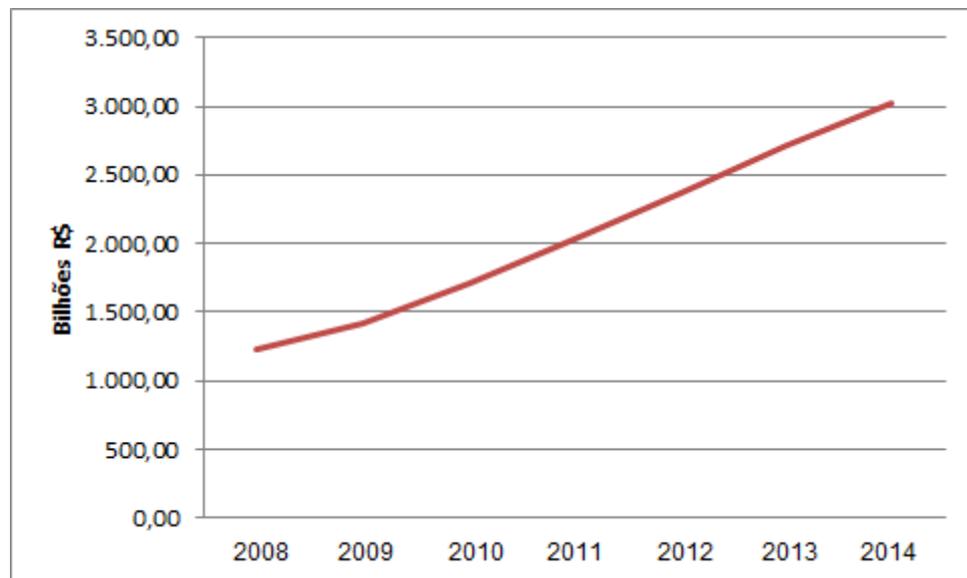
Gráfico 8: Taxa de juros SELIC fixada pelo COPOM – Brasil/ 2008/2014



Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

O gráfico 8 apresenta a taxa de juros fixada pelo COPOM, onde é possível observar que logo após a eclosão da crise o COPOM baixou drasticamente a taxa de juros SELIC, taxa essa que influencia todas as taxas de juros da economia, a fim de incentivar a demanda e reduzir os efeitos externos da crise. A taxa apresentou uma nova elevação de 2010 á 2011, apresentando uma nova queda do final de 2011 á 2012, passando de 13,66%a.a do final de 2008 e chegando a 7,14%a.a no final desse período. A taxa Selic fixada pelo COPOM tendeu a aumentar do início de 2013 até final de 2014, variando de 7,12 á 11,65. Isso mostra a estratégia principal do governo em controlar a inflação, pois na medida em que se passa o período da crise com a economia ainda estável, mas com um aumento da inflação e a fuga de capitais com a recuperação americana, o COPOM passa a adotar o aumento da taxa para atração de capital e controle dos preços, reduzindo a liquidez do crédito ao longo do período.

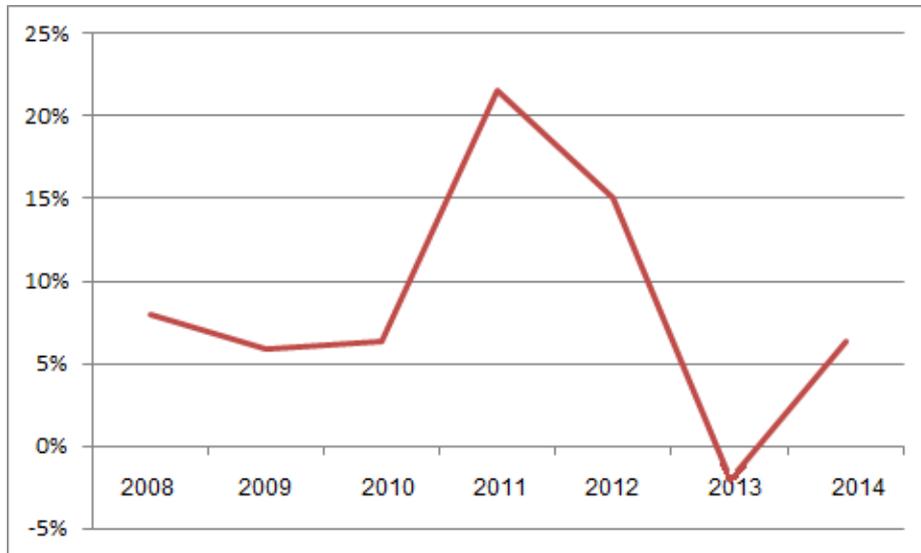
**Gráfico 9: Saldo de operações de crédito do sistema financeiro – Brasil/
2008/2014**



Elaboração Própria. Dados: Série temporal Banco Central

O saldo de operações de crédito, gráfico 9, apresentou uma tendência ascendente nos anos seguintes da crise internacional em função de uma maior liquidez monetária, mostrando apenas uma leve redução de crescimento das operações observada na menor inclinação da reta de 2008 á 2009.

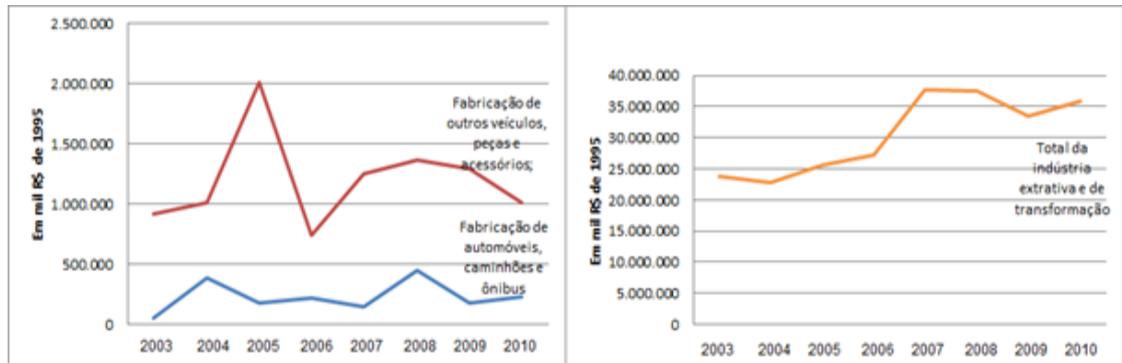
**Gráfico 10 :Taxa de crescimento da inadimplência do consumidor – Brasil/
2008/2014**



Elaboração própria. Dados: Indicadores Serasa Experian

O gráfico 10 mostra que a taxa de crescimento da inadimplência do consumidor apresentou um aumento significativo no período pós-crise, já que a partir de 2009 e 2010, houve um maior incentivo governamental para a tomada de crédito a fim de minimizar os efeitos externos da crise econômica de 2008. A partir de 2011 a taxa de crescimento da inadimplência começa a apresentar uma queda até 2013, onde a taxa chega ao nível negativo, o que reduziu o saldo total da inadimplência no mesmo período da redução da taxa SELIC, passando a aumentar novamente a partir de 2014. Essa redução pode ser explicada pelo maior rigor das instituições na tomada de crédito em função do aumento da taxa nos anos anteriores, e pela manutenção da taxa de desemprego baixa, o que facilitou o pagamento das dívidas.

Gráfico Nº11 : Investimento industrial automotivo/ Investimento na indústria extrativa e de transformação – Brasil/ 2003/2010



Elaboração Própria. Dados: PIA - Pesquisa Industrial Anual (valores corrigidos pelo deflator implícito dos investimentos nas Contas Nacionais)

No gráfico 11 apresentado anteriormente, é mostrado os investimentos na indústria extrativa e de transformação, este comparado com o gráfico de investimentos na indústria automotiva, que está dividido entre a fabricação de automóveis, caminhões e ônibus (em azul) e fabricação de outros veículos, peças e acessórios (em vermelho). Foram considerados os dados da série temporal de 2003 até 2010. Como se pode observar, os investimentos da indústria dos automóveis apresentaram uma ascendência entre 2004 e 2006, onde no investimento total industrial apresentou um pequeno aumento. Em seguida, no período de maior crescimento indústria, entre 2006 e 2007, a indústria automotiva apresenta a mesma tendência para a produção de veículos automotores, assim como na crise de 2008, onde o investimento da indústria automotiva acompanhou a queda do investimento industrial total. Já no período pós-crise, há uma queda dos investimentos automotivos enquanto há uma nova ascendência dos investimentos industriais, o que mostra as expectativas ruins dos empresários da indústria automotiva.

4 A Indústria Automotiva

Nesse capítulo são apresentadas as características do setor Automotivo, bem como a análise o desempenho da Indústria de 2003 a 2014, dado que 2003 representou o início de um novo governo e a economia passou a apresentar uma tendência diferente dos anos anteriores. Para uma melhor análise, o período estudado foi dividido em três diferentes fases: de janeiro de 2003 a setembro de 2008, período de crescimento, de outubro de 2008 a dezembro de 2012, período da crise e pós-crise e de janeiro de 2013 á dezembro de 2014, período do declínio. No final de cada período seguirá uma série de tabelas referentes ao desempenho econômico da Indústria de automóvel. Foram escolhidos como critério de análise econômica da Indústria os auto veículos, já que representa a totalidade do setor, incluindo automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, o que torna a análise mais completa.

Segundo Filho (2003), a indústria de automóvel é uma indústria que representa uma grande circulação de capital, pela sua relação direta e indireta com indústrias de base, com a indústria de autopeças, tintas e maquinários, pelo número de empregos diretos e indiretos, e pela caracterização como indústria de grande capital agregado. Com essas características, a indústria se torna atraente para qualquer economia que deseje se desenvolver.

A Indústria Automotiva é considerada um dos setores mais dinâmicos da economia por ser composta por uma forte cadeia de múltiplos efeitos sobre o tecido econômico e social, formada por oligopólio global de empresas internacionalizadas e marcada também por barreiras econômicas e tecnológicas á entrada de novas concorrentes. (FILHO et al, 2013)

No mundo esse setor representa grande importância não só em termos de utilização de matéria prima, mas também de empregos e conseqüentemente a participação do PIB de cada país. A Indústria de automóvel

demanda cerca de 50% de toda borracha produzida no mundo, 25% de vidro produzido no mundo e cerca de 15% do aço produzido no mundo, além de representar em média 10% do PIB dos países desenvolvidos. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

Essa importância da Indústria sempre levou municípios e estados brasileiros à chamada guerra fiscais, onde em cada localidade é oferecido diferentes taxas de financiamento para giro de capital e infraestrutura. Além de redução de tarifas de energia elétrica e outros recursos importantes à produção. Nos municípios a redução de taxas como IPTU e ISS chega até trinta anos, a fim de atrair emprego, infraestrutura, tecnologia e, futuramente, grandes arrecadações de impostos (ARBIX, 2002).

De acordo com Goldenstein e Casotti (2008), historicamente a indústria automotiva representou grande impacto na indústria através dos modelos de produção, começando com o empresário Henry Ford, fundador da *Ford Motors Company*, que criou o modelo fordista de produção, onde passou haver divisão e especialização em cada etapa dos processos de produção. Esse modelo garantiu diminuição de custos, eficiências de prazo de entrega e modificou todos os setores da economia no final da segunda guerra mundial, onde o mundo passou a produzir em grandes quantidades, promovendo as chamadas economias de escala. Na terceira revolução Industrial no Japão foi desenvolvido o Toyotismo, onde se priorizava a minimização de custos e desperdícios, além de maximizar a qualidade através do deslocamento da produção de automóveis ao mercado externo, sendo produzido em pequenas quantidades e em grande variedade. Essa necessidade surgiu da impossibilidade de produção de escala devido a um mercado pequeno e escassez de matéria prima no território japonês, impactando a indústria do mundo inteiro.

Mais recentemente a indústria automotiva, trouxe outra grande inovação em termos de gestão empresarial: a integração das montadoras com seus fornecedores. Essa integração se chamou consórcio modular, e empregou um sistema onde as montadoras permitiram a participação dos fornecedores que passaram a utilizar a mão de obra na hora da montagem, e a montadora passou a focar todos os seus esforços na inovação tecnológica e estratégias de marketing. Esse modelo surgiu na indústria Volkswagen construída no Brasil, em 1996, e

passou a ser utilizada também nas Volkswagen construídas posteriormente no México e na África do Sul. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

Ainda segundo Goldenstein e Casotti (2008), o cenário da Indústria tem sofrido diversas modificações no mundo nos últimos anos, como o surgimento das indústrias automotiva chinesa e indiana que passaram a produzir em larga escala a custos ínfimos, além do Brasil, México e Leste Europeu, que além de apresentarem um grande mercado consumidor em potencial, devido ao aumento da renda média, passaram a desenvolver suas indústrias de carrocerias e aumentaram seu *Market Share* internacional. Esse novo fluxo de exportações e importações modificou as estratégias dos empresários principalmente depois da crise de 2008, onde nos países emergentes se reduziu drasticamente o número da população por carro, trazendo altos lucros para grandes montadoras como Volkswagen, Ford e GM enquanto mercados antes lucrativos, como Europa e Estados Unidos, passaram a apresentar desempenho ruim para o setor. Além disso, essas montadoras passaram a optar mais por produzir nos países emergentes, já que estes optavam por carros de custo baixo, leves e eficientes.

4.1 A Indústria Automotiva no Brasil

Goldenstein e Casotti (2008) ressaltam que o Brasil possui 50 anos de indústria automotiva, sendo o sétimo maior produtor de carros no mundo em 2008, apresentando uma grande população potencialmente consumidora para o setor. O país contava já em 2008 com 27 diferentes montadoras e mais de 500 empresas de autopeças e 49 plantas industriais espalhadas por oito estados. A participação do setor no PIB tem mostrado acréscimo ano a ano, e as exportações são basicamente concentradas na América do sul, destacando principalmente Argentina e México, com quem o Brasil possui acordos comerciais que isentam parcialmente o imposto de importações desses produtos nos países citados.

Costa (2008, p. 108) define o segmento de autopeças e sua importância para o setor automotivo:

Outra parte importante da cadeia de produção de automóveis é a indústria de autopeças. Ela é marcada por grande heterogeneidade entre as firmas. Existem empresas grandes, médias e pequenas atuando nesse mercado. Em especial, as maiores dentre elas frequentemente possuem avançada tecnologia de produção e produtos de melhor qualidade, possuindo contratos de exclusividade de fornecimento para as montadoras. A reputação de qualidade e de maior capacitação tecnológica desenvolvida por essas empresas é um fator importante na decisão de compra de produtos pelos fabricantes de automóveis.

O autor ainda expressa a importância dos distribuidores de veículos para o segmento, existindo três tipos destes distribuidores: os que operam exclusivamente para uma montadora, os que trabalham com mais de uma montadora de veículos, e as que operam no mercado de revenda de carros, o que distribui mais a ocorrência de empregos e circulação de capital proveniente do setor automotivo. (COSTA, 2008)

O país tem passado por um processo de descentralização industrial do setor, já que antes os automóveis eram basicamente produzidos na região do ABC paulista, o hoje se destacam ainda a Bahia, com a Ford instalada no estado, o Paraná, com as unidades industriais da Renault e Volkswagen, e o Rio Grande do Sul com a General Motors. Em números, o estado de São Paulo, em 1990 sediava 74,8% da produção de automóveis, em 2006 passou a sediar apenas 47,4% da produção. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

Segundo Alvarenga et al (2010), em 2009 o país chegou a ser o sexto maior produtor de automóveis do mundo. Assim o setor, como em outros países industrializados, passou a representar grande importância na matriz produtiva do país, na medida em que o mesmo passou a representar 23% do Produto Interno Bruto industrial em 2009 e 5% do Produto Interno Bruto total no mesmo ano.

O Brasil ainda possui um elevado índice de nacionalização sendo 81% dos insumos para produzir um carro é suprido localmente, o que representa geração de renda e emprego, perdendo apenas para a Rússia, onde o índice de nacionalização é de 83%. A indústria de autopeças possui 640 unidades espalhadas por 10 estados, representando cerca de 5% do PIB Industrial. Até 2008 63,4% de

tudo que era produzido era destinado às montadoras, 12,5% destinados ao mercado de reposição e 8% ao mercado Inter setorial. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

4.1.1 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2003-2008)

Na década de 90, com a crise asiática e a crise da Rússia, ocorreu uma grande fuga de capitais dos países em desenvolvimento, e para manter os investimentos estrangeiros, o Brasil elevou consideravelmente a taxa de juros, e aumentou a proteção ao mercado interno, o que dificultou a relação comercial com outros países. Logo no início dos anos 2000 a indústria automotiva estava em decadência com decréscimos de produção e vendas, bem como exportações, com uma capacidade ociosa da produção do setor de autopeças de 30%%. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

Em 2001 com a crise da Argentina, o principal parceiro comercial do Brasil para a Indústria, a capacidade ociosa das montadoras chegou a 50%, juntamente com aumento de barreiras às exportações. O ano de 2003 começou com grandes incertezas do mercado, já que pela primeira vez no Brasil se elegia um candidato de esquerda como presidente. Ao longo dos primeiros anos do mandato do ex-presidente Lula, a estabilidade voltou, com a estabilização da inflação, redução das taxas de juros e retomada de investimento ao setor devido à recuperação do cenário internacional, como aumento da demanda por produtos primários na China. Em 2004 e 2005 houve recorde de exportação de automóveis, o que ajudou a reduzir os estoques do setor e recuperar as expectativas. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

De acordo com Bonelli (2000), com a criação do MERCOSUL na década de 90, o Brasil e Argentina passaram a promover crescentes acordos bilaterais onde os dois países têm se especializado em diferentes linhas de produções, para que ambas as economias sejam incentivadas. Esses acordos, então, têm representado importante impacto na produção, venda, exportação e investimento na indústria automotiva nacional.

Sabbatini et Al. (2003) ressaltam que frente aos regimes automotivos, as montadoras brasileiras e argentinas optaram pela especialização da produção em

cada país (automóveis no Brasil e comerciais leves na Argentina; automóveis com motor 1.0 e duas portas no Brasil e automóveis com motores mais potentes e quatro portas na Argentina, modelos “hatch” no Brasil e “sedan” na Argentina etc), colocando as montadoras sob condições diferentes nos dois países em detrimento da diferenciação do mercado consumidor dado as especializações.

Entre 2000 e 2005 ficou afirmado, entre Brasil e Argentina, um novo protocolo onde se empregaria total isenção de taxas no intercâmbio de veículos desde que o equilíbrio entre as trocas fosse mantido. O mesmo protocolo previa que a partir de 2006, entraria em vigor um livre comércio entre automóveis levando em consideração o saldo de troca de mercadorias entre os países e suas relações com outras economias no setor, o que acabou não sendo empregado, já que a eficiência superior da indústria da Argentina desequilibrava a relação comercial (CARVALHO; OLIVEIRA, 2010).

Sobretudo os autores ainda ressaltam que o balanço de pagamento passou a ficar positiva para o Brasil a partir de 2003 devido á preferencia do mercado nacional pelos carros populares, carros esses que agora estava sendo produzidos no país em larga escala e atendendo a crescente demanda interna, reduzindo as importações de automóveis argentinos e aumentando as exportações dos automóveis produzidos em território nacional. (CARVALHO; OLIVEIRA, 2010)

Tabela 1 : Balança comercial indústria automotiva entre Brasil e Argentina (em milhões de US\$) – 2003/2005

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO
2003	680,3	427,3	253
2004	1.493	495,4	997,7
2005	2.060,40	798,9	1.261,50

Fonte: ANFAVEA

Com as expectativas de manutenção da apreciação da taxa de câmbio juntamente com o acordo bilateral com a Argentina, se impediu o aumento das importações de carros de outros países e autopeças para suprir a crescente demanda interna, tendo um impacto positivo na indústria nacional brasileira. Com o aumento de prazo de pagamentos para a compra de automóveis, e com o ambiente

econômico estável, chegou a 70% do consumo através de financiamento, *leasing* ou consórcio. Entre 2006 e 2007 se conquistaram patamares de vendas mensais de 200 mil veículos, dada à estabilidade do cenário econômico e social do país. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008)

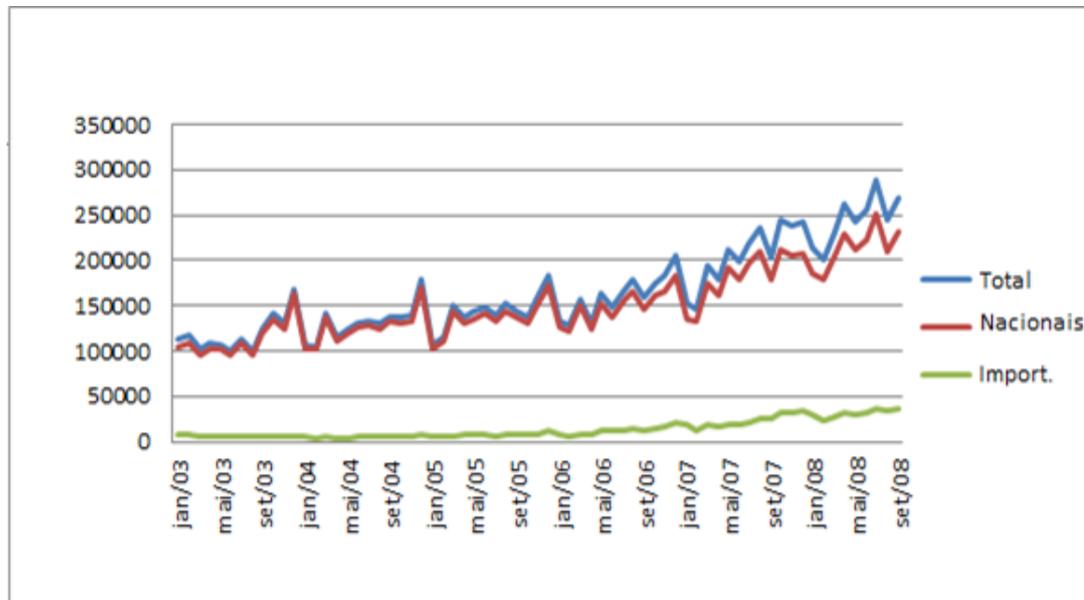
Segundo Costa (2008), em 2007 as exportações chegaram a 332.912 unidades apenas para a América do Sul, o que representou 57% de todas as exportações do ano. Já em termos de importação, o país importou 120.400 unidades dos países sul-americanos, representando 73% de todos os automóveis importado para o ano, maior parte da Argentina, ressaltando a importância do mercado sul americano para o setor automotivo brasileiro.

O ano de 2008 marcou um ano de grande crescimento para o setor, em torno de 24% de aumento das vendas em relação ao ano anterior, e 15% de aumento da produção. Outro fator que modificou o cenário das montadoras nacional foi a qualidade do investimento realizada pelas mesmas, onde antes se investia em lançamento de novos modelos de automóveis, em 2008 cerca de 40% das montadoras anunciaram investimentos pesados no aumento da capacidade instalada, o que modificaria a capacidade de produção de 2,5 milhões de automóveis por ano para mais de 4 milhões de automóveis por ano em 2009. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008).

Os empregos diretos, entre 2004 e 2007, chegaram a 100 mil e empregos indiretos chegou a 1,5 milhões. No mesmo período a produção de carros crescia a 13% ao ano no Brasil, já que o mercado interno apresentava expansão e as exportações apresentaram crescimento até 2005 em função de acordos bilaterais com a Argentina, chegando a 879 mil unidades exportadas, porém passou a apresentar queda nos períodos posteriores. Em 2007 a produção aumentou em 14% em relação ao ano anterior, e as vendas cresceram 28%, e às vésperas da crise, em setembro de 2008, a produção e a venda cresceram em 20% e 30% em relação ao mesmo período do ano seguinte. A partir de outubro, as vendas apresentaram acentuadas quedas, o que motivou em dezembro a formulação da desoneração do IPI, sendo aplicado no início de janeiro de 2009 e começando a apresentar resultados em março do mesmo ano. (ALVARENGA, 2010)

A tabela abaixo é referente ao licenciamento dos auto veículos para o período de janeiro de 2003 á setembro de 2008.

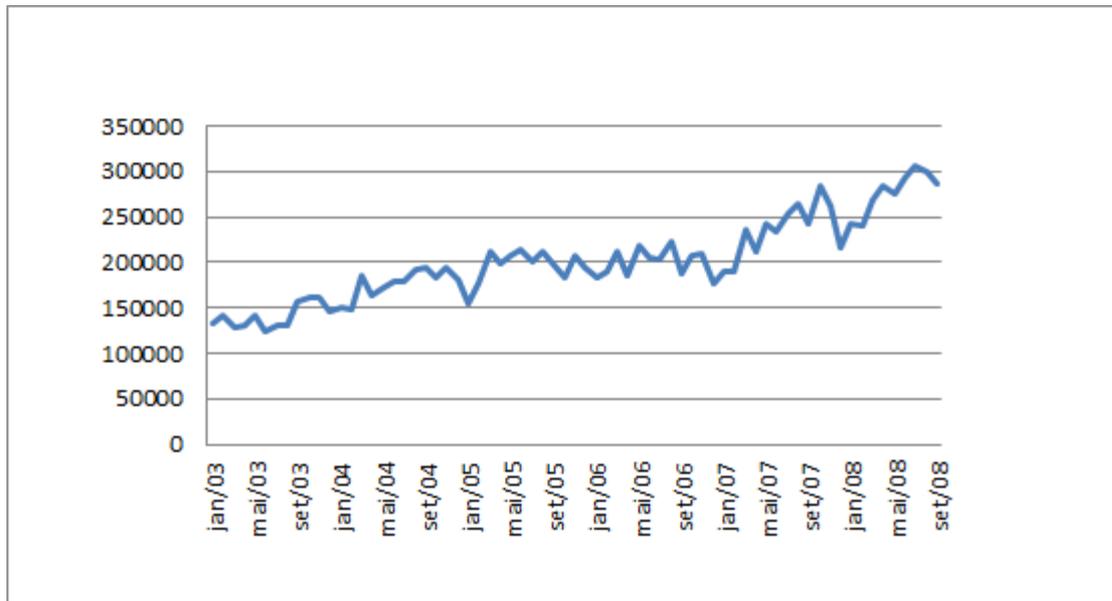
Gráfico 12 : Licenciamento de auto veículos – Brasil/ jan2003/set2008



Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

Como visto no gráfico 12, o período apresenta um crescimento considerável de licenciamentos totais, nacionais e de importados, o que mostra o aumento da demanda interna dado ao cenário econômico favorável do país. Com o maior poder aquisitivo do consumidor médio brasileiro, o número de licenciamento de carros importados apresentou um maior aumento em relação aos licenciamentos totais, mostrado pela maior distância da reta dos licenciamentos totais e dos nacionais. O licenciamento total apresentou um crescimento em torno de 300% no período.

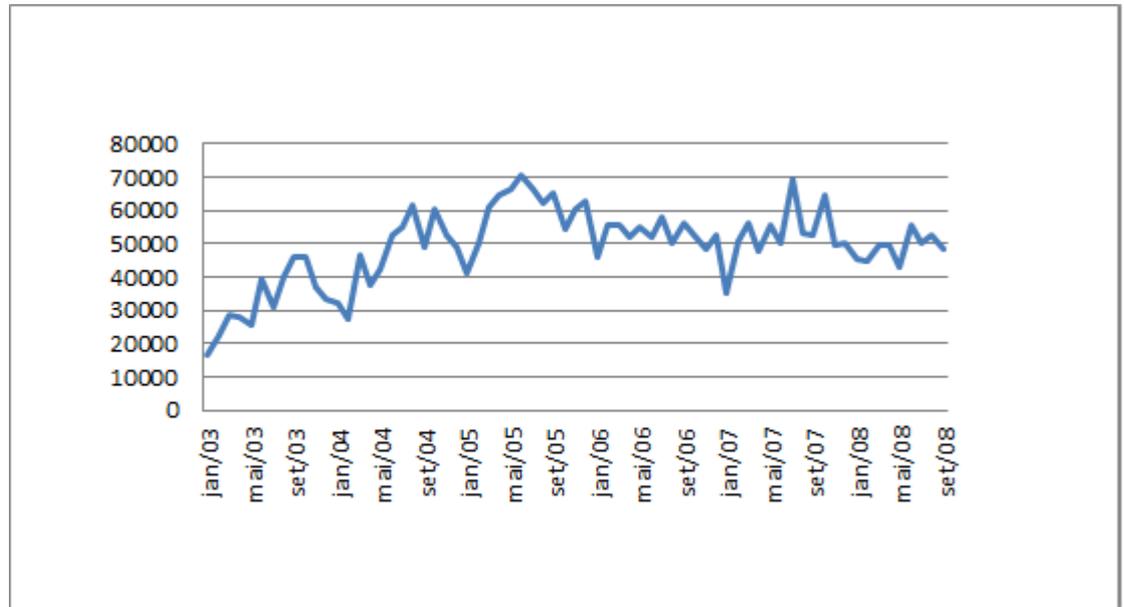
A seguir segue o desempenho da produção de veículos para o período de 2003 a 2008:

Gráfico 13 : Produção de auto veículos – jan2003/set2008

Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

Como citado anteriormente, a produção teve um crescimento considerável de 2003 á 2008, apresentando clara tendência positiva. Isso se deve ao aumento da demanda interna, e aumento de acordos bilaterais, o que promoveu maiores exportações ao longo do período. A produção apresenta um crescimento em torno de 100%.

Em seguida é mostrado o desempenho das exportações para o mesmo período:

Gráfico 14 : Exportação de auto veículos – jan2003/set2008

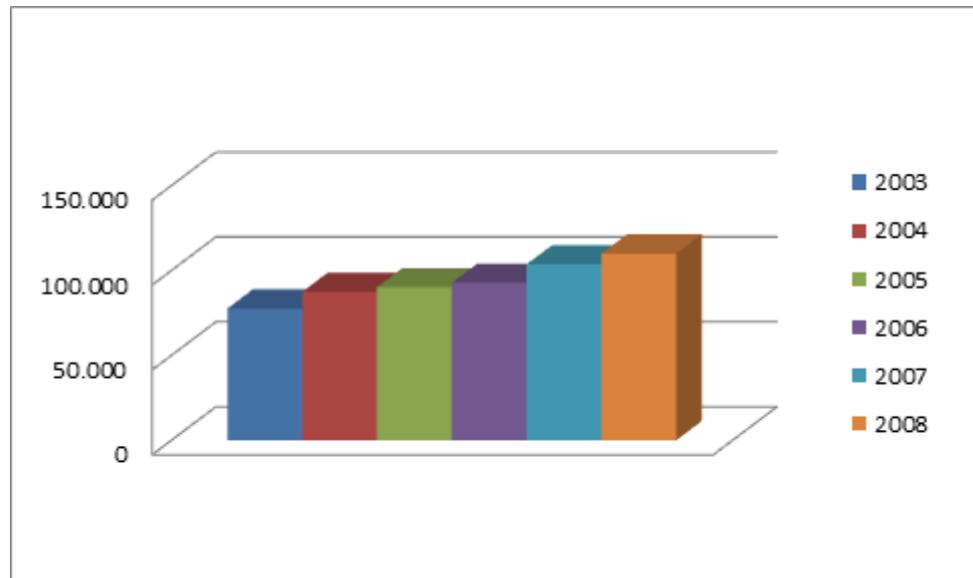
Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

Como mostrado, o crescimento das exportações até 2005 são resultados de acordos bilaterais predominantemente com a América Latina, porém principalmente com a Argentina e México. As quedas e crescimentos seguintes são resultados da sazonalidade de final de cada ano, onde há um acréscimo durante o natal antecedido por um declínio no início de cada ano, e da resposta do mercado internacional perante a indústria automotiva brasileira de acordo com suas respectivas economias e conseqüentemente suas demandas locais.

Ainda segundo Grams et al.(2013), o aumento das exportações até 2005 deve-se também a maior competitividade do setor dado a desvalorização cambial. A partir desse mesmo ano, o aumento da taxa de juros e o aumento dos custos com matérias-primas automotivas influenciaram na redução das exportações e conseqüentemente no declínio da balança comercial.

Apesar de acentuadas quedas e crescimentos de 2005 a 2008, existe uma relativa tendência das exportações se manterem no mesmo nível, mesmo que de forma não estável, já que antes da crise de 2008 o nível de exportação se iguala a períodos como maio e setembro de 2007, maio e outubro de 2006 e maio e dezembro de 2005.

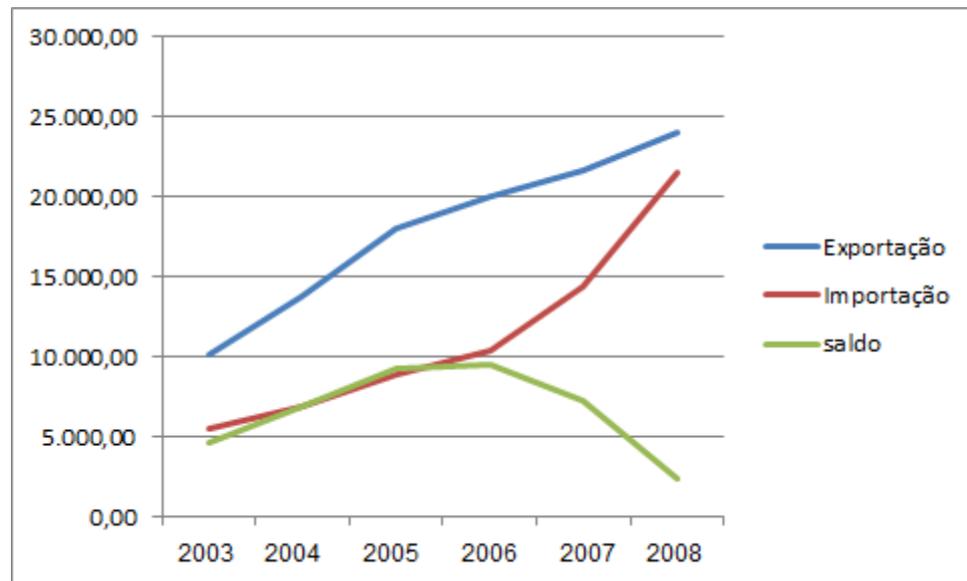
A seguir é mostrado o número de trabalhadores diretos da Indústria Automotiva Brasileira, de 2003 a 2008.

Gráfico 15 : Trabalhadores diretos no setor automotivo brasileiro – 2003/2008

Elaboração Própria. Dados: RAIS/TEM

O gráfico 15 mostra a tendência já esperada para os empregos diretos do setor. Devido á crescente demanda interna, o aumento dos licenciamentos e consequentemente da produção para o período, os empregos acompanham o crescimento, passando de 77.654 mil trabalhadores em 2003, para 109.999 mil trabalhadores em 2008, um aumento de mais de 40% em apenas 6 anos.

A seguir é apresentado o desempenho da balança comercial do setor referente ao período de 2003 á 2008:

Gráfico 16 : Balança comercial do setor automotivo brasileiro – 2003/2008

Elaboração própria. Dados: ANFAVEA

Como visto no gráfico 16, a balança comercial apresenta uma tendência positiva até 2006, entretanto começa a sofrer uma redução devido ao aumento mais acelerado das importações do setor frente às exportações, chegando a 2,4 bilhões de dólares. As exportações passaram a ter um aumento menos acelerado devido a certos aumentos de custos primários, e menor competitividade dada a valorização da taxa de câmbio, além do desempenho inferior da relação comercial com a Argentina no final da década.

4.1.2 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2008-2012)

Apesar do crescimento de 2003 até final de 2008, onde todos os dados apontam para aumentos consideráveis na produção, vendas e exportação, a indústria acabou passando mais tarde por incertezas e desconfiças, já que nos últimos meses de 2008 eclodiu a crise financeira dos Estados Unidos, que em seguida acabou atingindo a Europa e mais tarde grande parte do mundo de uma forma ou de outra. No Brasil a resposta á crise foi o início de uma série de reduções da taxa Selic, a taxa básica de juros da economia, para incentivar o consumo, e outra série de políticas anticíclicas. Em 2009, por exemplo, a produção do setor

reduziu em 0,8%, porém apresentou uma recuperação da produção de 10% no ano seguinte, o que mostrou aparentemente um efeito positivo perante essas políticas. (CARDOSO, 2012)

De acordo com Alvarenga et al (2010) a crise de 2008 teve um grande impacto na formulação das políticas econômicas do período, dado que o governo brasileiro almejava reduzir qualquer impacto econômico que a crise mundial pudesse trazer. Logo, uma das medidas foi a redução do IPI para automóveis. A medida teve início em janeiro de 2009 e durou até março de 2010.

Segundo Xavier (2008), o IPI surgiu pela primeira vez na emenda constitucional nº 18 de 1965, e foi atribuído a ele um caráter não cumulativo e a seletividade em função da essencialidade do produto. Já no decreto nº 4.544 de dezembro de 2002 foi estabelecido a regulamentação, a fiscalização, a arrecadação e a administração até 2009, mas devido á redução do mesmo, o artigo foi editado inúmeras vezes. Ainda segundo o autor o caráter do imposto é não-arrecadatório ou extrafiscal, o que possibilita o governo utiliza-lo para incentivar a venda de alguns produtos ou produção de outros. Na Constituição Federal, no artigo 153, é deixado claro o princípio de essencialidade e o princípio de não-cumulatividade, onde o primeiro ressalta a possibilidade de aumento do imposto para produtos considerados supérfluos para o consumidor, como bebidas e cigarros, e a possível redução do imposto para produtos considerados essenciais para o consumidor, como geladeiras. Já o segundo é ressaltado a impossibilidade do imposto ser incidido em outro imposto ou sobre o próprio imposto, o que impede que a cadeia econômica torne o produto mais oneroso para o consumidor final.

Alvarenga et al (2010) conclui que de acordo com a DIMAC (Diretoria de estudos e Políticas Macroeconômicas) 13,4% das vendas realizadas nos primeiros seis meses de 2009 é explicada pela redução do IPI e 20,7% para o ano de 2009. Por outro lado, já que o Fundo de Participação dos Estados (FPE) e o Fundo de Participação dos Municípios (FPM) sofreram um impacto negativo dado a menor arrecadação, é discutível os benefícios socioeconômicos do impacto positivo das medidas nas vendas e produção para o período.

Outra política anticíclica aplicada no período foi a expansão de crédito no mercado que, segundo a ANEF (Associação Nacional de Empresas Financeiras das Montadoras), representou 70% das vendas de automóveis e 90% das vendas de

caminhões no período a partir de financiamento, empréstimo e leasing (locação financeira). Essa expansão do crédito ao setor automotivo ocorreu através da diminuição da taxa de juros Selic (a taxa de juros de referência), e o aumento para o prazo de financiamento, que passou de 20 meses em 2000 para 84 meses em 2007. Devido a essa expansão, as operações de crédito triplicaram de 2004 para 2009, especialmente pelo aumento da demanda interna, entretanto começaram a apresentar uma leve queda de 2007 até a crise de 2008, de R\$ 6,57 bilhões para R\$ 2,23 bilhões no período. (Alvarenga et al, 2010)

Nesse período pós-crise a balança comercial da indústria automotiva passou a ser deficitária pela primeira vez desde 2003. Cardoso et al (2012, p. 8) ressalta:

Para melhor entender o atual déficit comercial, faz-se necessário analisar sua série histórica considerando os principais mercados mundiais do setor: Argentina, México, EUA, China e União Europeia. Neste sentido, nos últimos dez anos, a relação comercial entre o Brasil e estes países passou por intensa transformação. Em 2002, o resultado comercial era equilibrado, mas ao longo dos anos as exportações brasileiras foram se restringindo, enquanto que as importações começaram a disparar. Atualmente, o Brasil apresenta déficit comercial com todos eles.

Ainda entre 2008 e 2011, as vendas de carros provenientes de montadoras sul-coreanas cresceram 318%. Para uma grande parcela de consumidores, esses carros coreanos apresentavam uma maior qualidade e sofisticação em relação aos nacionais, o que tornou a competitividade mais acirrada no mercado interno brasileiro. (CARDOSO et al, 2012)

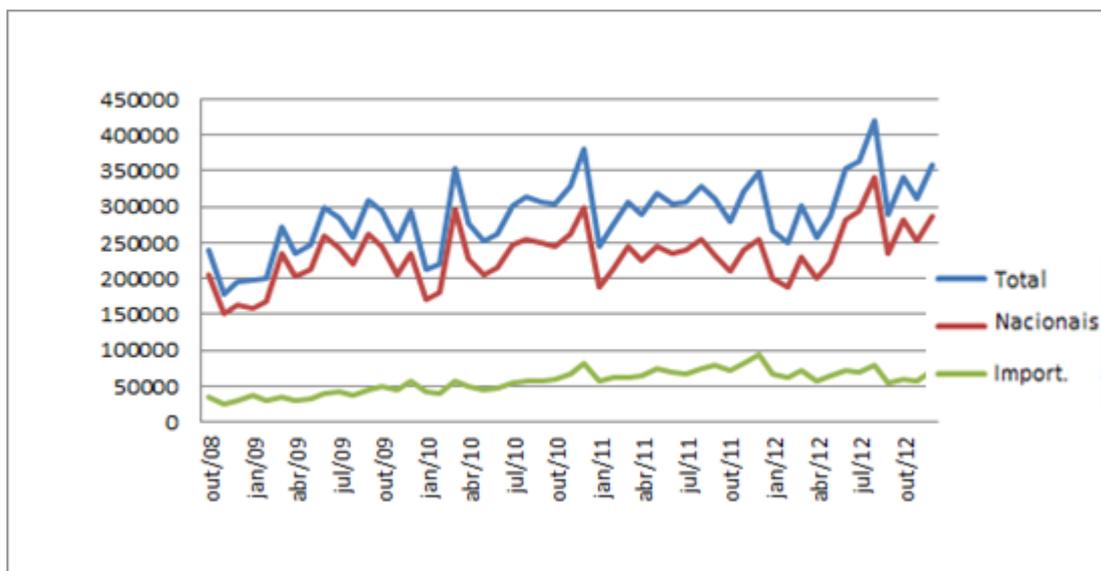
Em abril de 2012 o governo federal anunciou um novo regime automotivo no Brasil, através do plano Brasil Maior chamado de Inovar-Auto. Esse novo regime concede incentivos tributários na busca investimentos á P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) qualificação de fornecedores, maior competitividade, segurança para os automóveis produzidos no Brasil, desenvolvimento da engenharia local, e eficiência energética. O plano compreende o período de 2012 á 2017. (FILHO et. Al, 2013).

De acordo com Filho et al, a Inovar-Auto estabelece a majoração de 30% do IPI (Imposto sobre produtos industrializados) e prevê descontos progressivos da alíquota à medida que os requisitos do programa são atendidos. Com os descontos, a alíquota antiga do IPI permanece inalterada.

Senhoras (2012) ressalta que ainda para amortizar os efeitos da contração da demanda mundial ocasionado pela crise de 2008, o governo brasileiro lançou como parte do plano “Brasil Maior”, em maio de 2012, uma nova redução do Imposto sobre Produto Importado (IPI), uma redução de carga tributária para importações no setor automotivo além da desoneração da folha de pagamento para as indústrias para evitar contrações do setor, criar empregos, aumentar as vendas e torná-lo mais competitivo. Ainda no mesmo período o ministro da fazenda Guido Mantega anunciou aumento do prazo para o financiamento de veículos. A redução da alíquota está relacionada com a potência do motor, ao tipo de combustível e ao local de produção, logo se são produzidos no território nacional ou não.

A seguir segue o gráfico correspondente aos licenciamentos totais, nacionais e importados do setor do período entre outubro de 2008 e dezembro de 2012:

Gráfico 17 : Licenciamento de auto veículos – out2008/dez2012



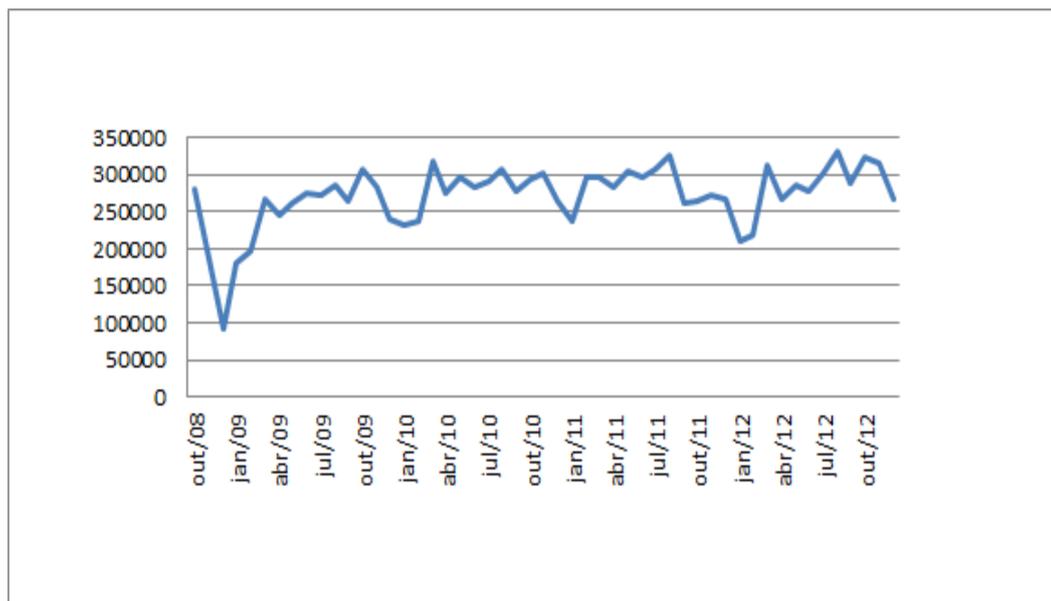
Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

No final de 2008, as vendas apresentaram uma queda brusca dada à crise econômica, onde os agentes econômicos passaram a apresentar expectativas ruins para o mercado e a incerteza era grande. Apesar do desempenho ruim no final

de 2008, o período apresenta uma tendência positiva para os licenciamentos, chegando á 350.000 o licenciamento total no final de 2012. No primeiro período da redução do IPI, que compreendeu de janeiro de 2009 á março de 2010, os licenciamentos se mantêm relativamente estáveis, com uma leve tendência positiva. No final do período da primeira redução do IPI ocorre uma alta devido às expectativas dos consumidores do fim do benefício tributário. No segundo período da redução do IPI, a partir de maio de 2012, as vendas são claramente alavancadas apenas pela expectativa de aumento da taxa de juros.

A seguir segue o desempenho da produção dos auto veículos do período de outubro de 2008 até dezembro de 2012:

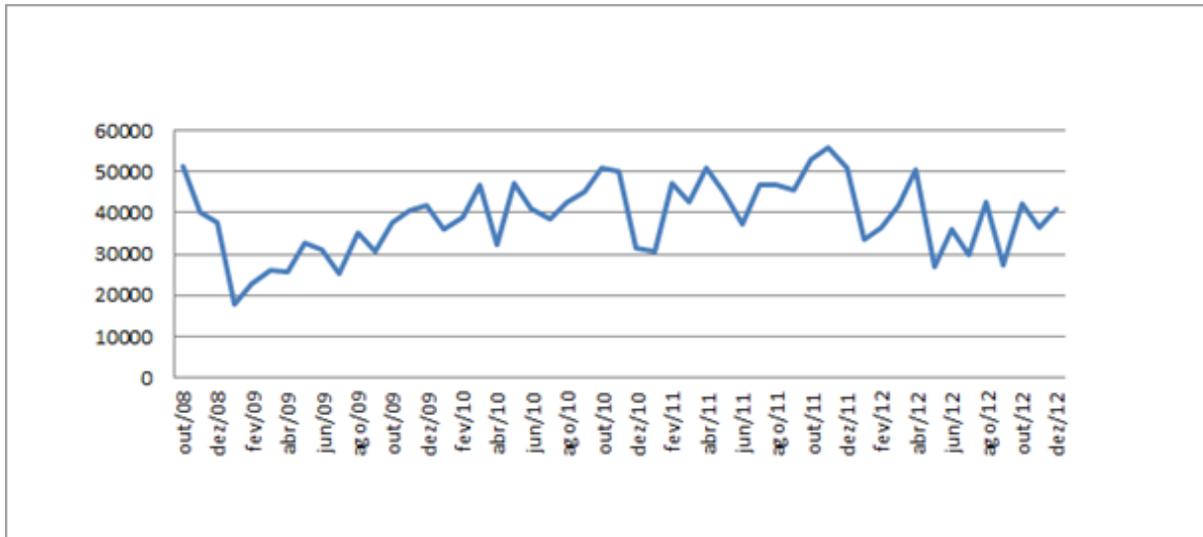
Gráfico Nº18 : Produção de auto veículos – out2008/dez2012



Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

A produção de automóveis comerciais leves apresenta uma queda inicial nos primeiros meses depois da crise. Para o período, a produção apresenta uma tendência positiva, com quedas apenas anteriormente aos períodos da redução do IPI, apresentando em seguida um crescimento.

A seguir o desempenho das exportações dos auto veículos:

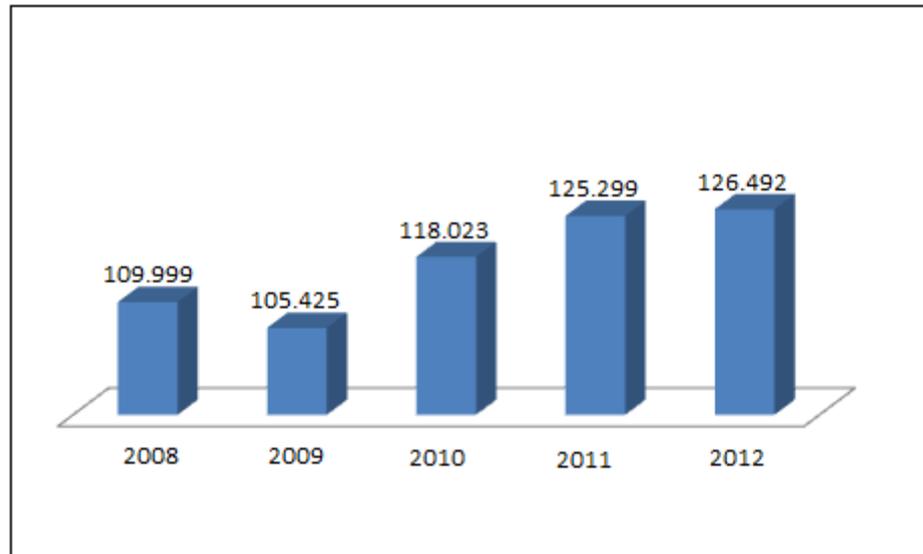
Gráfico N 19 : Exportações de autoveículos – out2008/dez2012

Elaboração Própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

As exportações apresentam uma drástica queda nos primeiros meses depois da crise econômica, e para o período apresenta uma leve tendência ascendente até dezembro de 2011, com quedas e aumentos das exportações periodicamente. Para todo o período, as exportações apresentam uma tendência estável em torno de 40 mil auto veículos exportados, na medida em que o nível de exportações em dezembro de 2012, é o mesmo que dezembro de 2009 e o mesmo que novembro de 2008.

Segue o número de trabalhadores diretos para a Indústria Automotiva para o período de 2008 á 2012:

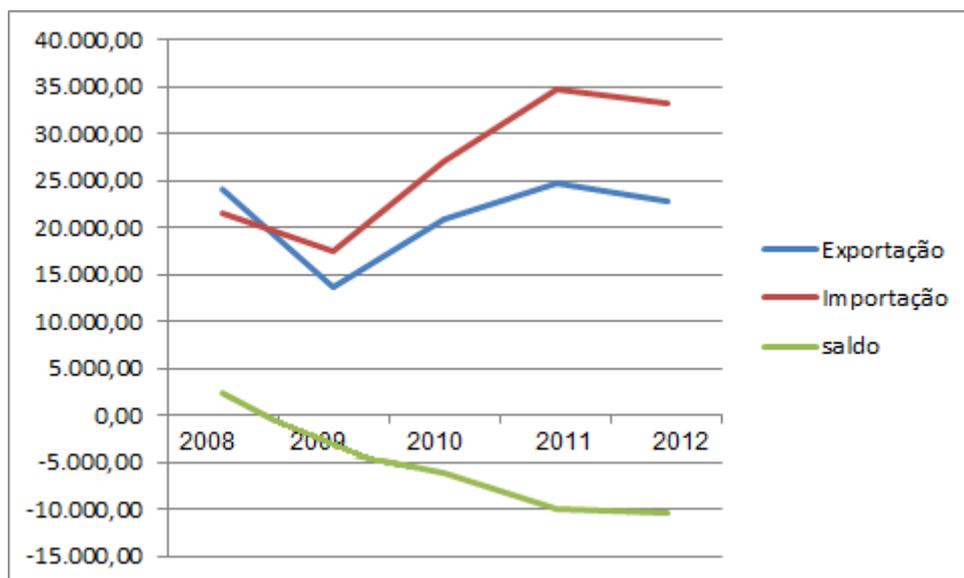
Gráfico 20 : Número de trabalhadores diretos do setor automotivo brasileiro – 2008/2012



Elaboração Própria. Dados: RAIS/TEM

Como toda a tendência dos outros fatores econômicos, entre 2008 e 2009 ocorre uma queda no número de trabalhadores do setor, ocorrendo, mais tarde, um aumento até o final de 2012, o que mostra o bom desempenho da indústria no final desse período.

Gráfico 21 : Balança de pagamento do setor automotivo brasileiro – 2008/2012



Elaboração própria. Dados: ANFAVEA

No gráfico 21 é observável o desequilíbrio da balança de pagamento, onde a partir da crise as importações aumentam consideravelmente, e as exportações, apesar de um aumento até 2011, não acompanham esse aumento das importações. Esse desequilíbrio se dá pela entrada de novas marcas no mercado, onde produzem automóveis de entrada no Brasil, e deixam para importar veículos de grande valor agregado para suprir o mercado local.

4.1.3 Desempenho da Indústria Automotiva Brasileira (2013-2014)

No acumulado dos primeiros nove meses de 2013, houve um crescimento positivo na produção do setor de 13,9%, 2,84 milhões de unidade produzida no ano contra 2,49 milhões de unidades produzidas em 2012. O aumento da produção deve-se em parte pelo aumento das exportações, que mesmo com redução de 29% em setembro de 2013, ainda assim representa um aumento de 66,6% se comparado a setembro do ano anterior, e pelo programa Inovar-Auto, o programa de incentivos a investimentos em pesquisa e desenvolvimento. (ANFAVEA, 2013)

De acordo com a Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores, ANFAVEA (2013), no ano de 2013, houve um aumento em torno de 30% nas exportações se comparado com 2012, passando de 404 mil unidades exportadas para 522,9 mil unidades. Em relação aos licenciamentos, houve uma leve queda de 0,8% em relação ao ano anterior. Em relação aos empregos, assim como a tendência até então apresentada, com exceção do período pós-crise, houve um aumento de 4,4% em outubro de 2013 se comparado com outubro de 2012.

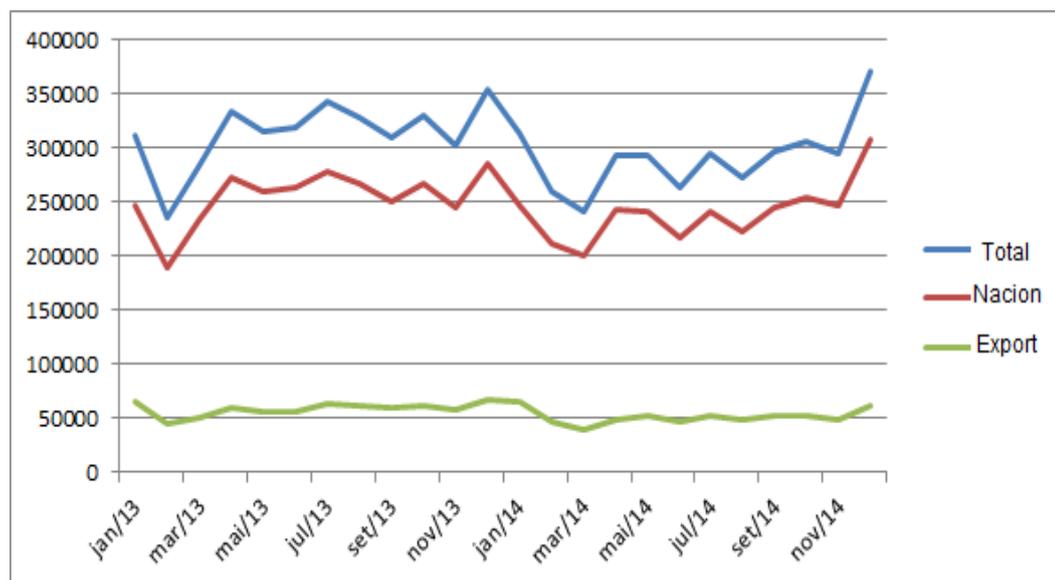
O ano de 2014 começou em queda, com diminuição de 15,2% de licenciamentos em março, comparado com o acumulado dos 3 primeiros meses do mês anterior, chegando a 240,8 mil unidades contra 283,3 mil unidades licenciadas em 2013. De acordo com Luiz Moan Yabiku, presidente da ANFAVEA, os resultados negativos do início do ano foram resultado das expectativas do aumento do IPI em março do ano anterior, sofrendo o aumento apenas no final do mês daquele ano, além do aumento de custos com a implementação obrigatória de airbags e ABS em todos os automóveis, além de uma redução de dois dias úteis em função do

carnaval. As exportações também caíram em função das sanções comerciais com a Argentina, reduzindo as exportações no acumulado dos três primeiros meses com o mesmo período do ano passado de 32,7%. Em consequência das exportações e dos licenciamentos, a produção teve queda de 8,4% para o trimestre. (ANFAVEA, 2014)

Em novembro de 2014, o acumulado do ano comparado ao ano anterior apresentou uma queda de 8,4% dos licenciamentos de auto veículos. Com 264,8 mil unidades produzidas no acumulado do ano, apresentou uma queda de 9,7% no comparativo do acumulado do ano anterior. Em relação às exportações o ano de 2014 apresentou uma queda de mais de 40% em relação ao ano anterior, uma diferença de quase 200mil veículos exportados. (ANFAVEA, 2014)

A seguir segue os licenciamentos de auto veículos para o período de 2013 a 2014:

Gráfico 22 : Licenciamento de auto veículos – jan2013/dez2014



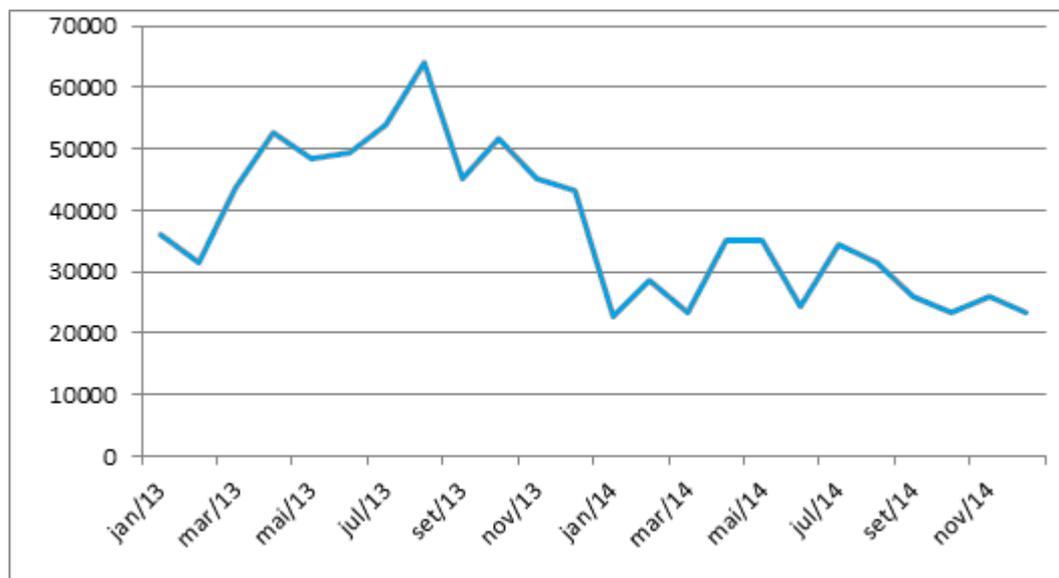
Elaboração própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

No gráfico acima é possível observar um ligeiro aumento dos licenciamentos no período inicial de 2013 dado às expectativas dos consumidores do aumento do IPI no início do mês de março, porém o aumento ocorreu apenas no final do mesmo mês. Para o ano de 2013 os licenciamentos apresentaram certa estabilidade a partir de abril. Já em 2014 há uma grande redução dos licenciamentos. Os licenciamentos de automóveis importados apresentou uma redução em 2014 em relação ao ano anterior. O aumento de licenciamentos em

dezembro de 2014 deve-se á uma tendência de aumento de vendas de automóveis próximo á data do natal.

Adiante é apresentado o desempenho da exportação para o período do setor automotivo:

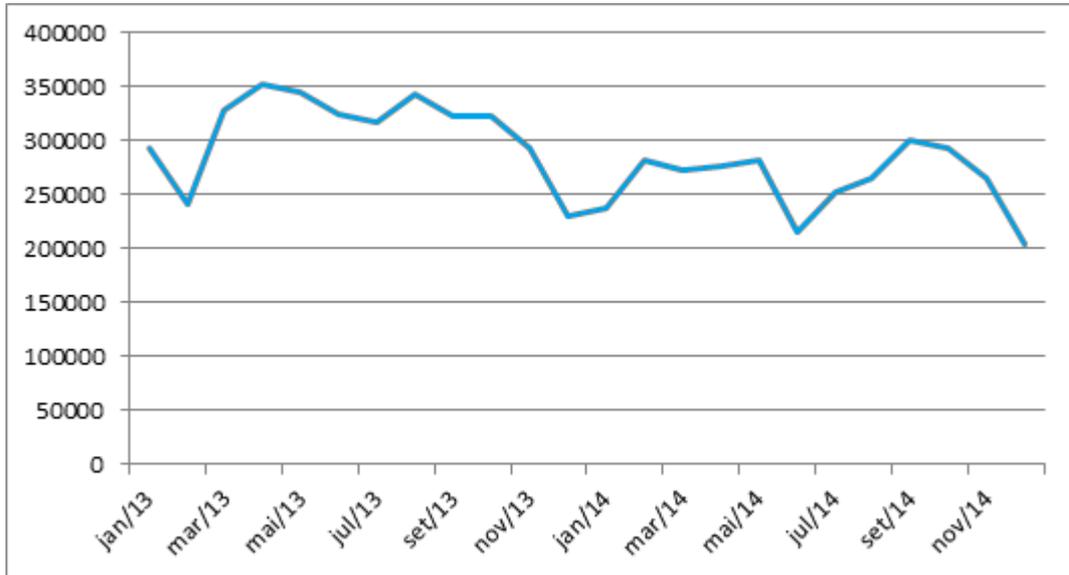
Gráfico 23 : Exportação de auto veículos – jan2013/dez2014



Elaboração própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

As exportações apresentaram um ótimo resultado para o ano de 2013, apresentando um recorde para em agosto de mais de 60 mil unidades exportadas devido à desvalorização cambial e a ligeira recuperação do cenário externo dos países desenvolvidos. Entretanto, o estreitamento das relações comerciais entre Brasil e Argentina se agravou mais na crise no país vizinho, o que prejudicou o desempenho das exportações consideravelmente no ano de 2014, passando a apresentar acentuadas quedas a partir de dezembro de 2013.

No gráfico seguinte é apresentado a produção dos auto veículos para o período de 2013 a 2014:

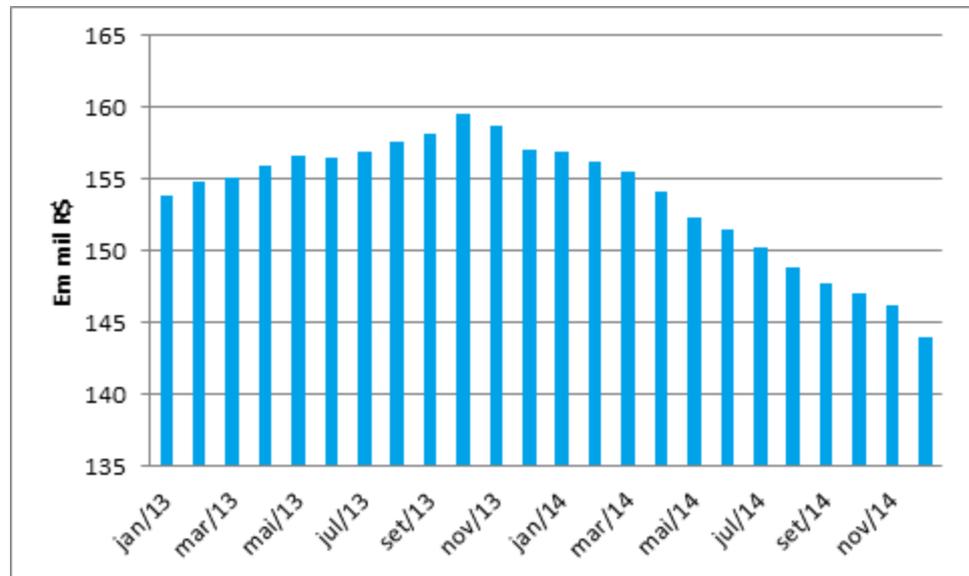
Gráfico 24 : Produção de auto veículos – jan2013/dez2014

Elaboração própria. Dados: Séries temporais ANFAVEA

Seguindo a tendência das exportações e dos licenciamentos, a produção apresentou um recuo no início de 2013, ante um aumento para todo o período de 2013, ocasionado pelo aumento das exportações. Para 2014 a produção apresentou uma queda, porém menor que as exportações e licenciamentos, resultando em uma maior quantidade de carros estocados nos estacionamentos das fábricas.

A seguir é mostrado o desempenho do número de empregos para o setor automotivo brasileiro para o período:

**Gráfico 25 : Número de trabalhadores diretos do setor automotivo brasileiro –
jan2013/dez2014**

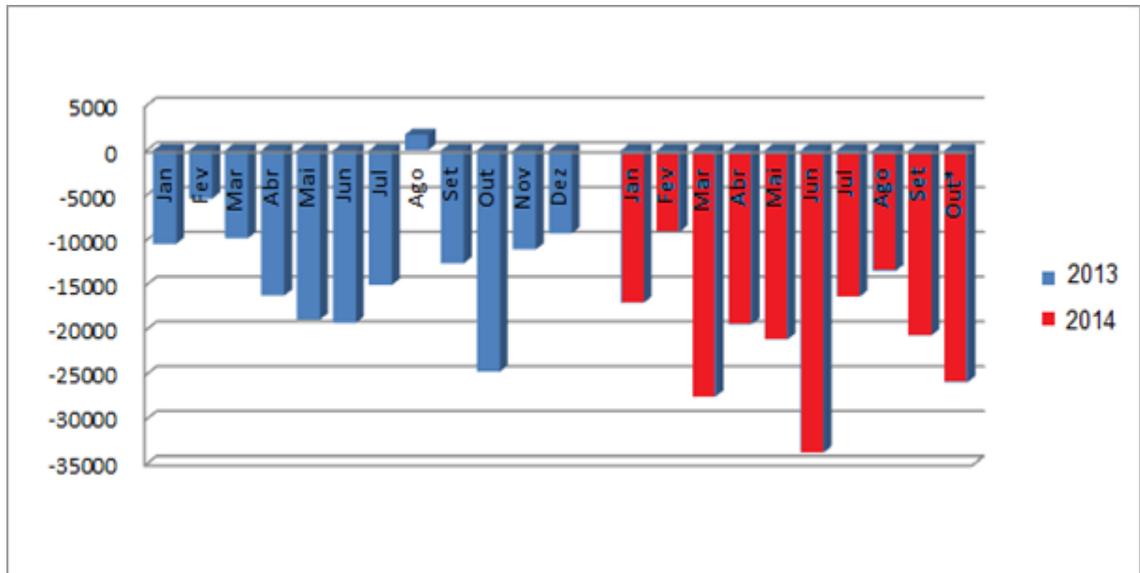


Fonte: Elaboração própria. Dados: Carta ANFAVEA nov. 2014

Em 2013 os empregos ainda apresentavam uma tendência positiva, dado ao aumento das exportações para o período. Em 2014, seguindo a tendência negativa das exportações e dos licenciamentos, e o aumento do estoque de carros nos estacionamentos das montadoras, o emprego apresentou uma elevada queda ao longo do ano, passando de 147 mil empregos diretos em dezembro de 2013 á 157 mil empregos em novembro de 2014.

A baixo segue o desempenho da balança comercial do setor automotivo para os anos de 2013 e 2014:

**Gráfico 26 : Balança de pagamento do setor automotivo brasileiro –
jan2013/dez2014**



Fonte: Elaboração própria. Dados: Banco central

Apesar do aumento das exportações em 2013, as importações apresentaram um aumento suficiente para tornar negativa a balança comercial do setor em todo ano de 2013, com exceção do mês de agosto. Em 2014 a tendência foi seguida, com o agravamento do desempenho negativo das exportações, apresentando um aumento médio do déficit comercial em relação à 2013. O saldo não apresentou um déficit maior devido à redução das importações.

5 Considerações Finais

No governo Lula, um aumento do fluxo de investimentos e estabilidade econômica foi possível pela expansão das exportações, controle das contas públicas, devido à implementação de políticas econômicas restritivas dos últimos anos, favorecendo um aumento da oferta agregada sem aumento da inflação dado a capacidade ociosa produtiva, e pela maior liquidez financeira mundial. Nesse cenário promissor, a demanda agregada foi primordialmente incentivada pelo lado dos gastos do governo e pela facilidade de crédito ao consumidor. A tomada de crédito pela indústria foi, na maior parte, direcionada à expansão da capacidade produtiva a fim de acompanhar o aumento da demanda, ao invés de se direcionar à produtividade e P&D. Isso pode ser observado pela desindustrialização do período, onde o PIB industrial passou de 27% para 22,5% do PIB total de 2004 à 2008, além do insucesso da implementação da maioria das políticas industriais focadas na produtividade até a crise de 2008.

Nesse cenário econômico, a indústria automotiva apresentou um aumento de vendas de até 30% a mais antes da crise de 2008 frente ao ano anterior, e, conseqüentemente de produção, chegando à 14% em relação ao ano anterior ao longo do período pré-crise. Esse crescimento ocorre em consequência da maior facilidade do acesso ao crédito pelo consumidor e pelo aumento das exportações de automóveis para África do Sul e para a América Latina, liderado pelas relações comerciais com a Argentina, representando um aumento da balança de pagamentos do setor até 2005, essa também incentivada pela desvalorização cambial da época, o que facilitou investimentos da mesma no aumento da capacidade produtiva. É válido ressaltar que de 2005 à 2008 as exportações não expandiram, do contrário, até apresentaram uma leve redução, já que a crise da Argentina reduzia as exportações de automóveis brasileiros e a valorização cambial contribuiu para os déficits da balança de pagamento, logo o crescimento no período

ocorreu basicamente advindo do aquecimento da demanda interna, o que não prejudicou as vendas nem a produção do setor até o advento da crise econômica mundial.

Com a eclosão da crise, políticas industriais, como o PDP (Política de Desenvolvimento Produtivo) e de investimentos, como aumento de investimento industrial de 16% para 21% do PIB, não se concretizaram, dada a instabilidade econômica vigente. Para minimizar os efeitos externos da crise, inclusive a redução das exportações com a menor demanda de produtos primários na China e Índia, políticas anticíclicas foram concretizadas no Brasil através da redução da taxa de juros SELIC, aumento do salário mínimo, desoneração fiscal, como a alíquota do IR e a redução do IPI. Nos períodos posteriores planos de cunho produtivo e de investimento em P&D, como Plano Brasil Maior e Inova Brasil foram limitados pelo estrangulamento da renda agregada nacional enfrentado ao longo de 2012. No início de 2013, com a nova redução da taxa de juros os incentivos à demanda do setor automotivo apresentou um resultado considerável, onde apesar da retração de 0,3% da indústria geral, a automotiva apresentou crescimento de 8,2% referente ao ano anterior, o que deixou claro que esse crescimento se limitou a essas políticas de incentivo a demanda.

Na primeira desoneração do IPI, que se iniciou em 2009 e terminou início de 2010, 20% das vendas de automóveis no ano foram resultados da desoneração, se soma a isso a redução da taxa de juros. Logo, as políticas anticíclicas efetuadas na época foram responsáveis para que, logo após a queda da atividade da indústria, a mesma passou a apresentar resultados positivos ou constantes entre 2009 e 2012, como a produção, licenciamento e até o número de empregos diretos no setor, apenas a balança comercial apresentando resultados negativos dado ao aumento das importações pela valorização do real ante o dólar e os incentivos de desoneração fiscal para importações do setor a fim de incentivar a inovação tecnológica. Em 2012 ainda, mesmo com a implementação do Brasil Maior, onde um dos objetivos era redução do IPI novamente, a produção de 2013 apresentou queda em relação ao ano anterior, apesar de um aumento das exportações e do emprego, porém os empresários já previam uma queda do desempenho do setor automotivo. O interessante é a redução da eficiência desse incentivo fiscal na indústria com a segunda desoneração do IPI que ocorreu de 2012 a início de 2013. No final desse

mesmo ano, com crise das relações comerciais de automóveis entre Brasil e Argentina, as exportações apresentaram novas fortes quedas.

Juntamente com a nova oneração do IPI, os resultados do setor passaram a apresentar tendências negativas nos período seguintes, mostrando a limitação e a menor eficiência do incentivo fiscal temporário, como a queda de produção, seguida dos licenciamentos, e conseqüentemente, dos empregos. Logo, observa-se que a estabilidade pós-crise do setor deve-se quase exclusivamente a essas políticas de incentivo á demanda por automóveis, postergando a queda do desempenho pelo andamento do cenário econômico corrente. Dado ao caráter limitado dessas políticas devido ao aumento da inadimplência e as possíveis futuras instabilidades econômicas como a inflação, essa resultado do desequilíbrio do aumento da demanda sob a oferta, essas políticas se tornam ineficientes sob a ótica do desenvolvimento da indústria pela produtividade, esta advinda da concorrência e desenvolvimento tecnológico.

Em outras palavras, a diminuição da taxa de juros e desonerações fiscais são positivas para o aumento da demanda e conseqüentemente para o bom desempenho da indústria no curto prazo, entretanto, para que a indústria automotiva cresça e se desenvolva de forma sustentável, bem como os outros setores, o incentivo não deve ser de cunho setorial, por tanto, temporário, deve ser de natureza permanente, para não criar ciclos de alta demanda seguida de baixa demanda, e assim não criar desequilíbrios. Somado á isso, um incentivo da demanda terá resultados positivos para o desenvolvimento do setor com os incentivos tecnológicos, inovadores e de qualificação do capital humano, para que os automóveis fabricados no Brasil, assim como outros produtos e serviços, possam ganhar mais espaço no cenário internacional e depender menos de ciclos econômicos ou do mercado financeiro especulativo, a partir de ganhos de eficiência, produtividade e competitividade.

REFERÊNCIAS

ALVARENGA, Gustavo Varela; ALVES, Patrick Franco; SANTOS, Carolina Fernandes dos; NEGRI, Fernanda de; CAVALCANTE, Luiz Ricardo; PASSOS Maria Cristina. Políticas Anticíclicas na Indústria Automobilística: **Uma análise de cointegração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos**. Texto para discussão, Instituto de Pesquisa econômica aplicada (IPEA), nº 1512. Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=966>. Acesso em 5 novembro de 2014.

ALVES, Laís Sienna; WILBERT, Marcelo Driemeyer. **Redução do Imposto sobre Produto Industrializado e a Venda de Automóveis**. XI Congresso USP: Iniciação Científica em Contabilidade. 2014. Disponível em: <<http://congressousp.fipecafi.org/web/artigos142014/265.pdf>>. Acesso em 5 de novembro de 2014.

ANFAVEA. **Produção de auto veículos cresce 15,2% em setembro**. Notícias 2013: Postado em 4 de out de 2013. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/docs/4.10.13_PressRelease_Resultados_Setembro2013.pdf> Acesso em: 08 de dezembro de 2014.

ANFAVEA. **Produção em outubro é recorde histórico para o mês**. Notícias 2013: Postado em 06 de novembro de 2013. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/docs/61113_PressRelease_Resultados_Outubro2013.pdf>. Acesso em: 07 de dezembro de 2014.

ANFAVEA. **Produção até novembro de 2013 já supera resultado do ano anterior**. Notícias 2013: Postado em 05 de dezembro de 2013. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/docs/5.12.13_PressRelease_Resultados_Novembro2013.pdf> . Acesso em: 08 de dezembro de 2014.

ANFAVEA. **Anfavea divulga desempenho da indústria automobilística em março**. Notícias 2014: Postado em 4 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/docs/04.04.14_PressRelease_Resultados_Mar%C3%A7o_2014.pdf>. Acesso em: 09 de dezembro de 2014.

ANFAVEA. Anfavea apresenta resultado do setor automobilístico em novembro. Notícias 2014: Postado em 4 de dezembro de 2014. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/docs/04.12.14_PressRelease_Resultados_Novembro2014.pdf> . Acesso em: 09 de dezembro de 2014.

ARBIX, Glauco . **Políticas do Desperdício e Assimetria entre Público e Privado na Indústria Automobilística.** *Revista Brasileira de Ciências Sociais.* São Paulo, v. 17, n. 48, p. 109-129, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v17n48/13952.pdf>> Acesso em: 04 Set. 2014.

ASSUNÇÃO, Matheus Carneiro. **Incentivos fiscais em tempos de crise: Impactos econômicos e reflexos financeiro.** *Revista PGFN.*2011. Disponível em: <<http://www.pgfn.fazenda.gov.br/revista-pgfn/ano-i-numero-i/carneirocorr.pdf>> Acesso em: 26 de maio de 2015.

BANCO CENTRAL. Dados da Indústria Automobilística e Importação de Auto veículos. Indicadores Econômicos de 3 de dezembro de 2014. Atualizado em 3 de dezembro de 2014.

BLANCHARD, Oliver. **Macroeconomia.** 4ª edição. São Paulo: Person Education 2007.598 p.

BONELLI, Regis. **Fusões e aquisições no MERCOSUL. Texto para discussão nº 718.** Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/td_0718.pdf>. Acesso em: 12. Ago. 2014.

BONELLI, Regis; PESSÔA, Samuel de Abreu. **Desindustrialização no Brasil: Um Resumo da Evidência.** Fundação Getúlio Vargas. Texto para discussão nº7. 2010. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/11689/Desindustrializa%20E7%E3o%20no%20Brasil.pdf?sequence=1> > . Acesso em: 20 de março de 2015.

CAMEIRA, Eliana Marchioni. **A vulnerabilidade externa da economia brasileira: 1990-2010.** Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Ciências Econômicas. Departamento de Economia e Relações Internacionais. 2014. Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/109389/000935154.pdf?sequence=1> > . Acesso em: 31 de março de 2015.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lucia Gonçalves da. **Política Industrial do governo Lula.** Texto para discussão, nº18. IE/UNICAMP. 2010. Disponível em: <http://72.55.165.238/sites/default/files/documentos/texto181_politica_industrial.pdf> . Acesso em: 05 de abril de 2014.

CARDOSO, André; JUNIOR, Fausto Augusto; LIMA, Fernando; LACERDA, Hamilton Feitosa; PINHEIRO, Igor; SERRÃO, Rafael; SOARES, Warley Batista; SANTANA, Zeíra Mara Camargo. **A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL - Diagnóstico do setor e análise do Novo Regime Automotivo.** 2012. Disponível em: <http://www.smabc.org.br/Interag/temp_img/%7B57336FD0-AA1A4ED192AADE866CE178DA%7D_diagnostico%20do%20setor%20automotivo.uv.pdf >. Acesso em: 20 de novembro de 2014.

CARCANHOLO, Marcelo Dias. **Liberalização e fragilidade financeiras: A vulnerabilidade como restrição ao crescimento.** V Encontro de Economia Política, Fortaleza. 2000.

CARNEIRO, Ricardo. **Impasse do desenvolvimento brasileiro: A questão Produtiva.** Texto para discussão. IE/UNICAMP, n.153, 2008. Disponível em: <<http://www.eco.unicamp.br/docdownload/publicacoes/textosdiscussao/texto153.pdf> > Acesso em: 31 de março de 2015.

CARTA DA ANFAVEA. Publicação mensal da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores. Publicado em novembro de 2014. Nº342. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/cartas/carta342.pdf>>. Acesso em: 08 de dezembro de 2014.

CARVALHO, Vinícius Dias; OLIVEIRA, Gilson Batista de. **A indústria automobilística brasileira em face a política cambial no período de 1997 a 2005.** Revistas das faculdades de Santa Cruz, v.8, n.1. 2010. Disponível em: <<http://www.santacruz.br/v4/download/revista-academica/14/13-a-industria-automobilistica-brasileira.pdf>>. Acesso em: 26 Out. 2014.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo: As mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil.** BNDES setorial. Rio de Janeiro, n.28, p.147-188, set.2008. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set2806.pdf > Acesso em: 20 setembro 2014.

CONTRI, André Luis. **Uma avaliação da economia brasileira no governo Dilma.** Ind.Econ FEE, Porto Alegre, v.41, n4, p. 9-20. 2014. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/3074/3446> > Acesso em 03 de maio de 2015.

COSTA, Rodrigo Morem da. **Estratégias competitivas e desempenho econômico : o caso da indústria automobilística brasileira de 1986 a 2007.** Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Ciências Econômicas. Programa de Pós-Graduação em Economia.2008. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/15631?locale=en>>. Acesso em: 17 Novembro de 2014.

COUTINHO, Luciano. **A construção de fundamentos para o crescimento sustentável da economia brasileira.** O BNDS em um Brasil em transição.2010. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro_brasil_em_transicao/Brasil_em_transicao_cap01.pdf>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

FERRAZ JR., Tercio Sampaio. **Congelamento de Preços: Tabelamentos Oficiais.** Rio de Janeiro, Revista de Direito Público, p.76-77, jul./set. 1989.

FILHO, Fernando Ferrari. **Regime Cambial para países emergentes: Uma proposição para a economia brasileira. 2003.** Disponível em: <http://www.ufrgs.br/ppge/pcientifica/2003_21.pdf>. Acesso em: 28. Ago. 2014.

FILHO, Valter Silva Ferreira; PASCOAL Erik Telles; SILVA, Alexandre Casemiro da; OLIVARES, Gustavo Lopes; ROCHA, Henrique Martins. **Inovar-Auto & Alianças Estratégicas: Um novo cenário de cooperação para Montadoras e Fornecedores de Auto-peças.** Seget: Gestão e tecnologia para a competitividade. 2013. Disponível: <<http://www.car.aedb.br/seget/artigos13/53718660.pdf>>. Acesso em: 2 de agosto 2014.

FREITAS, Maria Cristina Penido. **Os efeitos da crise global no Brasil: aversão ao risco e preferência pela liquidez no mercado de crédito.** Estud. Av. vol23, nº66. São Paulo. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142009000200011&lng=pt&nrm=iso&tling=pt>. Acesso em: 09 de abril de 2015.

FURTADO, João; SUZIGAN, Wilson. **Instituições e políticas industriais e tecnológicas: reflexões a partir da experiência brasileira.** Estud.Econ. vol.40, nº1. São Paulo. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-41612010000100001&script=sci_arttext&tling=pt>. Acesso em: 22 de maio de 2015.

GONÇALVES, Reinaldo. **Governo Lula e o nacionalismo-desenvolvimentismo às avessas.** Revista Soc. Bras. Economia Política, São Paulo, nº31, p. 5-30, fevereiro/2012. Disponível em: <<http://www.sep.org.br/revista/download?id=219>>. Acesso em 03 de abril de 2015.

HERR, Hansjorg; KAZANDZISKA, Mika. **Macroeconomic Policy Regimes in Western Industrial Countries**". Routledge: Londres.2011. Disponível em: <<https://campus4u.hwr-berlin.de/qisserver/rds;jsessionid=B290A346EBAA7B81755AEA328B17F50A?state=verpublish&status=init&vmfile=no&moduleCall=webInfo&publishConfFile=webInfoPublikation&publishSubDir=publikation&publikationsart=book&publikation.publikationid=1046&menuid=&publishid=1046&topitem=research&subitem=publikation&monographien=y&container=Publikation2011&jahr=2011>> Acesso em: 30 de maio de 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE 2013. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 28 de abril de 2014.

KUPFER, David; HASENCLEVER, Lia. **Economia Industrial: Fundamentos teóricos e práticos no Brasil.** 17º tiragem. Rio de Janeiro: Elsevier editora Ltda,2002. 640p.

KUPFER, David. **Política Industrial.** Econômica: Rio de Janeiro. 2003. v.5, n.2, p.91-108. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/gic/pdfs/politica_industrial_revista_economica.pdf> Acesso em: 25 de maio de 2015.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Plano Brasil Maior 2011/2014 – Texto de Referência. 2011. Inovar Auto 2013/2017 –

Apresentação. Outubro, 2012. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio>>. Acesso em: 26 de julho 2014.

SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL – Demonstrativos das transferências das receitas federais aos estados, DF e municípios. 2009. Disponível em: <http://www.stn.gov.br/estados_municipios/transferencias_constitucionais.asp > Acesso em: 28 de maio de 2015.

NASSIF, André. **Uma contribuição ao debate da nova política industrial brasileira**. BNDS, Rio de Janeiro, setembro 2003. (texto de discussão 101). Disponível em: <http://www.ccee.edu.uy/ensenian/catsemecnal/material/P_Nassif_BNDES.pdf> . Acesso em: 26 de março de 2015.

OLIVEIRA, Roberto Guena de. **Efeito de um subsídio à venda de um bem sobre o excedente social**. Material Preparatório, São Paulo, USP. 2014. Disponível em: <<http://robguena.fearp.usp.br/anpec/subsidio.pdf>>. Acesso em: 07 de junho de 2015.

OREIRO, José Luis; FEIJÒ, Carmem. **Desindustrialização: Conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro**. Revista de Economia Política, São Paulo, v.30, n.2, abr/jun. 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rep/v30n2/03.pdf>> . Acesso em 03 de abril de 2015.

PEREIRA, Jaime Marques; BRUNO, Miguel. **Institucionalidade e Política Econômica no Brasil: uma análise das contradições do atual regime de crescimento pós-liberalização**. Comissão Econômica para a América Latina e Caribe-CEPAL, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA. 2010. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2931/1/TD_1544.pdf>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

PINHEIRO, Ivan Antonio; MOTTA, Paulo Cesar Delayti. **O regime automotivo brasileiro (RAB) como Instrumento de Modernização Tecnológica do Parque Industrial Nacional**. 2000. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2001_TR81_0042.pdf> Acesso em: 2 de agosto 2014.

SABBATINI, Rodrigo; COUTINHO, Luciano; LAPLANE, Mariano F; FILHO, Nelson Tavares; DAVID Kupfer; FARINA, Elizabeth. **Estudo da competitividade das cadeias integradas: impacto das zonas de livre comércio**. Campinas, 2003. Disponível em: <<http://www.inova.unicamp.br/inovacao/report/EstudoCompetitividadeCadeias070423.pdf>>. Acesso em: 01. Set. 2014.

SALERNO, Mario Sergio; NEGRI, João Alberto de. **Inovações, padrões tecnológicos e desempenho das firmas industriais brasileiras**. IPEA, Brasília. 2005. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/gic/pdfs/DeterminantesSetoriaisDoDesempenhoDasEmpresasIndustriaisBrasileiras.pdf>> Acesso em: 25 de maio de 2015.

Séries Temporais: ANFAVEA. 1957-2014. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/tabelas.html>> . Acesso em: 04. Set. 2014

SENHORAS, Eloi Martins. **Redução da carga tributária na indústria automotiva.** *Jornal Folha de Boa Vista.* 2012. Disponível em: <<http://works.bepress.com/eloi/254>>. Acesso em: 3 Novembro 2014

TEIXERA, Rodrigo Alves; PINTO, Eduardo Costa. **A economia Política dos governos FHC, Lula e Dilma: dominância financeira, bloco no poder e desenvolvimento econômico.** Economia e Sociedade, Campinas, V.21, número especial, p. 909-941. 2012.

TZOVENOS, Helena Kapczinski. **Política Industrial Brasileira. Uma análise do período de 2004-2014.** Departamento de economia e relações internacionais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2013 Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/78390/000899480.pdf?sequence=1&locale=en>> . Acesso em: 20 de abril de 2015.

XAVIER, Manoela Florest Silva. **IPI: Imposto sobre Produtos Industrializados.** Rio de Janeiro: Maria Augusta Delgado, 2008. Disponível em: <<http://www.multieditoras.com.br/produto/PDF/600102.pdf>>. Acesso em: 3 Novembro 2014