

CLEBER PARNOFF

**A EVOLUÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL E O IMPACTO DA
CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL 2008/2009.**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Economia no Curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professora Iara de Vigo Lima

**CURITIBA
2009**

TERMO DE APROVAÇÃO

CLEBER PARNOFF

A EVOLUÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL E O IMPACTO DA CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL 2008/2009.

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Economia no Curso de Ciências Econômicas, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, pela comissão formada pelos seguintes professores:

Orientadora:


Professora Iara Vigo de Lima Onate
Setor de Ciências Sociais Aplicadas da UFPR


Professor Jose Guilherme Silva Vieira
Setor de Ciências Sociais Aplicadas da UFPR


Professor Marcio José Vargas da Cruz
Setor de Ciências Sociais Aplicadas da UFPR

Curitiba, dezembro de 2009.

SUMÁRIO

RESUMO	IV
ABSTRACT	IV
LISTA DE GRÁFICOS	V
LISTA DE TABELAS	VI
LISTA DE SIGLAS	VII
1 INTRODUÇÃO	1
2 EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL	3
2.1 DESENVOLVIMENTO DO SETOR E O "MILAGRE ECONÔMICO"	4
2.2 FATORES EXTERNOS: TOYOTISMO E O CHOQUE DO PETRÓLEO	6
2.3 A "DÉCADA PERDIDA" E A ESTAGNAÇÃO ECONÔMICA	10
2.4 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NOS ANOS 90	11
2.5 O POLO AUTOMOTIVO NOS ANOS RECENTES	15
3 A CRISE FINANCEIRA: ASPECTO TEÓRICO E A CONJUNTURA INTERNACIONAL	19
3.1 A TEORIA DA INSTABILIDADE FINANCEIRA	19
3.2 A CRISE AMERICANA E ATUAL CONJUNTURA INTERNACIONAL	22
4 OS IMPACTOS DA CRISE FINANCEIRA NO BRASIL	28
4.1 AS MEDIDAS NACIONAIS DE COMBATE A CRISE	30
4.2 O SETOR AUTOMOTIVO NACIONAL E A CRISE	33
5 CONCLUSÃO	43
REFERÊNCIAS	46

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a evolução do setor automobilístico brasileiro no que tange à produção e emprego durante as crises financeiras nacionais e internacionais. O surgimento da crise foi explicado através da utilização da teoria de Hyman Minsky. Analisou-se então a conjuntura econômica internacional e os desdobramentos do colapso financeiro. Verificou-se a implementação de medidas mundiais anticíclicas, como isenções fiscais e planos de socorro financeiro, que tiveram ressonância no Brasil. A redução do IPI contribuiu para a indústria automotiva nacional obter a maior produção anual de veículos da história do país.

Palavras chaves: automobilístico, crise, Minsky.

ABSTRACT

This study aims to analyze the evolution of the Brazilian automobile industry in regard to production and employment during the financial crises of national and international. The emergence of the crisis was explained by using the theory of Hyman Minsky. Consideration was then the international economic situation and the developments of financial collapse. It was the implementation of global counter-cyclical measures, such as tax exemptions and financial assistance plans, which have resonance in Brazil. The reduction of the IPI contributed to the national car industry to achieve the greatest annual production of vehicles in the country's history.

Key words: automotive, crisis, Minsky.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – BALANÇA COMERCIAL DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA 1990 A 2007	16
GRÁFICO 2 – VENDAS INTERNAS DE VEÍCULOS X OPERAÇÕES DE CRÉDITO 2008 A 2009.....	36
GRÁFICO 3 – PRODUÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS – MENSAL – 2008 A 2009.....	38

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PERÍODO DO MILAGRE ECONÔMICO (1968-1973) – BRASIL	5
TABELA 2 – TAXA DE CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PERÍODO DO MILAGRE ECONÔMICO (1968-1973) – BRASIL.....	6
TABELA 3 – PRODUÇÃO DE AUTOMOVEISPOR COMBUSTÍVEL APÓS O PROALCOOL BRASIL.....	9
TABELA 4 – INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA APÓS O CHOQUE DO PETRÓLEO E A "DÉCADA PERDIDA" – BRASIL.....	10
TABELA 5 – INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NOS ANOS RECENTES 1997-2007.....	17
TABELA 6 – EXPORTAÇÕES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA PRINCIPAIS DESTINOS.....	18
TABELA 7 – ALÍQUOTA (%) SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI) SETOR AUTOMOTIVO – BRASIL.....	39
TABELA 8 – PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS DAS PRINCIPAIS MONTADORAS BRASIL - JANEIRO A SETEMBRO 2009.....	41
TABELA 9 – EXPORTAÇÃO DE AUTOMÓVEIS DAS PRINCIPAIS MONTADORAS BRASIL - JANEIRO A SETEMBRO 2009.....	41

LISTA DE SIGLAS

- (AIG) - American International Group
- (ANEF) - Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras
- (ANFAVEA) - Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores
- (BACEN) - Banco Central
- (BB) - Banco do Brasil
- (BNDES) - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- (CAGED) - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
- (CEF) - Caixa Econômica Federal
- (CODEFAT) - Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador
- (CMN) - Conselho Monetário Nacional
- (COFINS) - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
- (DIMAC) - Diretoria de Estudos Macroeconômicos
- (EUA) - Estados Unidos
- (FNM) - Fábrica Nacional de Motores
- (FENABRAVE) - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores
- (FED) - Federal Reserve
- (FIPE) - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
- (FAT) - Fundo de Amparo ao Trabalhador
- (FGC) - Fundo Garantidor de Crédito
- (FMI) - Fundo Monetário Internacional
- (GM) - General Motors
- (GEIA) - Grupo Executivo da Indústria Automobilística
- (IR) - Imposto de Renda
- (ICMS) - Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços
- (IOF) - Imposto sobre Operações Financeiras
- (IPI) - Imposto sobre Produtos Industrializados
- (IPC) - Índice de Preço ao Consumidor
- (IPCA) - Índice Nacional de Preços ao Consumidor
- (IBGE) - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- (IPEA) - Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada
- (IPARDES) - Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

(JK) - Juscelino Kubitschek

(MERCOSUL) - Mercado Comum do Sul

(NRA) - Novo Regime Automotivo

(OPEP) - Organização dos Países Exportadores de Petróleo

(PME) - Pesquisa Mensal de Emprego

(PIB) - Produto Interno Bruto

(PIB Industrial) - Produto Interno Bruto Industrial

(PAEG) - Programa de Ação Econômica do Governo

(PIS) - Programa de Integração Social

(RAB) - Regime Automotivo Brasileiro

(RBS) - Royal Bank of Scotland

(SFH) - Sistema Financeiro de Habitação

(TJLP) - Taxa de Juro de Longo Prazo

(VW) - Volkswagen

1 INTRODUÇÃO

O objetivo geral deste trabalho é analisar a evolução do setor automobilístico brasileiro no que tange à produção e emprego, enfatizando o desempenho do setor diante das crises nacionais e internacionais. Para isto, estudar-se-á a evolução do pólo automotivo desde a implantação do mesmo, durante o governo de Juscelino Kubitschek (JK), até chegar aos anos que antecedem a crise hipotecária norte-americana.

Para explicar alguns dos motivos apontados como determinantes para a obtenção dos resultados alcançados pelo setor automotivo, além de entender como se chegou ao atual estágio do setor é importante compreender inicialmente o comportamento do mesmo durante as mais variadas situações.

Neste contexto, para entender o desenvolvimento da indústria automobilística verificado no período do "milagre econômico", se fez necessário apresentar as reformas institucionais, fiscais e financeiras, juntamente com as políticas de controle inflacionário realizados na época.

Outro acontecimento importante para ser estudado foi o período do choque do petróleo entre 1973-1979, pois, foi adota uma nova política energética nacional através do programa Proálcool, além das graves conseqüências para a produção e o emprego no setor automotivo ocorridos na ocasião.

É importante para uma análise como maior propriedade um breve estudo sobre os anos recentes do complexo automotivo nacional. Iniciando a partir da década de 1990, pois, foi neste período de abertura comercial e liberalismo econômico, o qual as montadoras definiram suas novas estratégias de redução de custos, diversificação na produção e ampliação dos investimentos em suas plantas.

Ademais, um enfoque maior será dado para a apreciação dos impactos da crise hipotecária norte-americana, desde o âmbito conjuntural internacional até as conseqüências macroeconômicas na economia brasileira e setorial (automobilística), juntamente com as políticas adotadas para conter o avanço da mesma.

No aspecto teórico será utilizada a Teoria da Instabilidade Financeira de Minsky para explicar a origem da crise financeira norte-americana. Segundo GIUBERTI (2009), nesta teoria Minsky analisou que a instabilidade financeira é

endógena ao funcionamento de economias capitalistas adiantadas com sistemas financeiros com alto grau de desenvolvimento.

A atual crise se originou em meados de 2007 nos Estados Unidos (EUA), com o colapso nos pagamentos de hipotecas, devido a um período de expansão dos valores dos imóveis, atrelados a juros baixos, arrefecimento na concessão de crédito a tomadores com históricos de inadimplência e maior exposição ao risco por parte das instituições financeiras através de papéis referenciados a títulos hipotecários (*subprime*).

Com a evolução e integração do sistema financeiro mundial a situação acima citada não tardou a se alastrar pelo mesmo, iniciando assim uma crise de confiança que contaminou de imediato as finanças globais e em um segundo momento a economia real mundial.

Vale destacar que a reação em cadeia atingiu o Brasil aproximadamente no final do mês de setembro de 2008, com a divulgação da quebra do banco norte-americano Lehman Brothers. Este anúncio ocasionou uma disparada do dólar fazendo o Banco Central (BACEN) intervir no mercado através de um Leilão de US\$ 500 milhões, cuja finalidade preponderante era de suprir as dificuldades de obter financiamento externo.

Ainda no que se refere aos efeitos da crise, é necessário salientar que o setor automobilístico mundial foi um dos mais atingidos com forte redução de demanda e de postos de trabalho, juntamente com a realização de prejuízos jamais contabilizados na história das mesmas.

O estudo é desenvolvido em três capítulos. O primeiro trata da evolução da indústria automobilística no Brasil, já o segundo capítulo apresenta a crise financeira e seu aspecto teórico e a conjuntura internacional. O último capítulo aborda a questão dos impactos da crise financeira no Brasil, as medidas implantadas e o comportamento do setor automotivo nacional durante o colapso financeiro internacional.

2 EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

O surgimento da indústria automotiva nacional ocorreu quando o então Presidente JK assinou o Decreto 39.412 no dia 16 de Junho de 1956, criando o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). O referido grupo era liderado pelo engenheiro naval e comandante Lucio Meira, o qual era Presidente da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis durante o Governo Vargas.

O GEIA tinha como objetivo incitar, viabilizar e concentrar os esforços no que diz respeito à criação do parque automobilístico nacional, alterando a característica de nação montadora de veículos prontos importados, para uma com fabricação 100% nacional. Vale destacar que este grupo executivo era responsável também por promover a pavimentação e construção de rodovias, além da aprovação das plantas para implantação das fábricas.

Deve-se enfatizar também quais foram os projetos aprovados pelo GEIA durante a fase de implantação do setor, como a Fábrica Nacional de Motores (FNM), a Ford, a General Motors (GM), a Internacional Harvester, a Mercedes Benz, a Simca, a Toyota, a Vemag, a Volkswagen (VW), a Willys Overland e a Karmann Guia entre outras. Contudo cabe lembrar que na década seguinte algumas montadoras acima citadas assumiram o controle de outras marcas no Brasil, caso da Ford e da alemã Volks que incorporaram a Willys e a Vemag, respectivamente.

Um fato histórico importante para época no que diz respeito à nacionalização da produção ocorreu no ano de 1956, envolvendo a última montadora acima mencionada, a qual lançou no Rio de Janeiro a caminhoneta DKW, que segundo a ANFAVEA foi o primeiro veículo convencional brasileiro, pois, apresentava índice de fabricação nacional no patamar de 60%. Em 1959 foi a vez da Toyota lançar seu Bandeirante também nesta faixa de nacionalização. Contudo o grande marco histórico coube ao Fusca da VW, pois, o mesmo alcançou o índice de nacionalização de 95%, tornando-se o primeiro veículo brasileiro de baixo custo.

Nos anos 60 a produção de veículos começou a obter escalas maiores, sendo que três montadoras eram responsáveis por aproximadamente 98% dos carros fabricados, sendo elas Ford, GM e a Volks. Conforme Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, o total produzido durante a década em questão por

multinacional foi de 219 mil, 198 mil e 873 mil veículos automotores, respectivamente. (ANFAVEA, 2006).

2.1 DESENVOLVIMENTO DO SETOR E O “MILAGRE ECONÔMICO”

O breve panorama abaixo se fez necessário para explicar alguns dos motivos apontados como determinantes para a obtenção dos resultados alcançados pelo setor automotivo na época em questão.

Inicialmente deve-se lembrar que o objetivo do então presidente Castello Branco era combater o descontrole inflacionário e os recorrentes déficits no balanço de pagamentos. Para tal foi criado o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG). Segundo Veloso, Villela, Giambiagi (2008) a finalidade era formular políticas conjunturais de combate a inflação atrelados a reformas estruturais.

É adequado lembrarmos também, nesta linha do tempo da implantação do pólo automotivo nacional, de que forma o período do chamado “Milagre Econômico” (1968-1973) impactou no desenvolvimento do setor. Entretanto, se faz necessário explicar inicialmente que este período foi balizado, ainda conforme artigo acima citado, por extraordinárias taxas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) 11,1% ao ano, vinculado à inflação declinante e ao superávit na balança de pagamentos.

Em um primeiro instante é necessário informar que o desenvolvimento nacional no período ocorreu, de acordo com HERMANN (2005), devido à união de ambiente externo favorável, reformas nas áreas fiscais e financeiras atreladas a políticas expansionistas de crédito.

No que tange ao ambiente externo salienta-se a forte expansão do comércio internacional, com os preços das commodities em alta no mercado internacional tornando favoráveis os termos de trocas. Ademais, a abundante disponibilidade de crédito com taxas de juros baixos no mercado externo contribuíram para a o crescimento econômico.

Já no que diz respeito às políticas macroeconômicas expansionistas, HERMANN (2005) apresenta uma grande expansão real da moeda e do crédito, os quais foram destinados ao setor privado, conforme verificado no crescimento médio

anual real do crédito ao setor privado de 7,4% entre 1964-1967, durante no governo de Castelo Branco, para 25,4% entre 1968-1973, final do período do milagre econômico.

Contudo, é importante apresentar também as reformas institucionais, fiscais e financeiras realizadas pelo PAEG, pois, contribuíram para o desenvolvimento nacional. Dentre estas melhorias estão a isenção de imposto de renda sobre os lucros das exportações, e sobre a exportação de produtos industrializados, além da criação do Banco Central (BACEN) e do Sistema Financeiro de Habitação (SFH).

Conforme a tabela 1 abaixo, a qual contempla os principais indicadores industriais, verificam-se um grande salto na produção anual de veículos automotores, aproximadamente 500 mil unidades produzidas a mais anualmente confrontando as extremidades da série estudada (1968-1973).

Com a economia nacional passando por uma fase de crescimento excepcional, atrelado ao aumento na produção as montadoras encerraram a ocasião com mais de 96 mil empregados, conforme tabela 1, mais de 36 mil vagas foram geradas no período. Além disso, as políticas de controle inflacionário, iniciadas durante o governo de Castelo Branco deram resultado posteriormente. Conforme a FIPE, a inflação (IPC) recuou de 85,6% em 1964, para apenas 13,97% em 1973, um patamar inflacionário baixo para a época.

TABELA 1 - INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PERÍODO DO MILAGRE ECONÔMICO (1968-1973) - BRASIL

ANO	PRODUÇÃO AUTOVEÍCULOS (UNI)	FATURAMENTO LÍQUIDO (US\$ MILHÕES)	PART (%) PIB INDUSTRIAL	PIB (%)	EMPREGO (UNI)	INFLAÇÃO IPC (%)
1968	279.715	10.501	13	9,8	60.437	25,22
1969	353.700	12.387	13,7	9,5	61.059	22,58
1970	416.089	13.695	13,7	10,4	65.902	17,46
1971	516.964	16.266	14,5	11,3	71.406	20,60
1972	622.171	19.423	15,2	11,9	80.430	17,46
1973	750.376	24.134	16,1	14,0	96.099	13,97

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Set. 2009.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br> Acesso em: Set. 2009

NOTA: Os autoveículos englobam automóveis, utilitários, caminhões e ônibus.

ELABORAÇÃO: Própria

Contudo a melhora no faturamento líquido das empresas pode ser explicada pelos ganhos de eficiência oriundos do progresso tecnológico. Segundo a Agência Fapesp (2009), estes proveitos proporcionaram aumento de produtividade, isto é, a economia produz mais com a mesma quantidade de fatores de produção (capital e trabalho).

É importante destacar também que a participação do setor estudado no Produto Interno Bruto Industrial (PIB Industrial), elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), registrou uma taxa de crescimento significativo de 23,8% no *share* industrial no período do “milagre econômico”, conforme tabela 2 abaixo. Em outras palavras, na temporada em observação a produção de autoveículos se tornou mais significativa, isto é, ganhou maior relevância no âmbito do PIB industrial.

TABELA 2 - TAXA DE CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO PERÍODO DO MILAGRE ECONÔMICO (1968-1973) - BRASIL

ANO	PRODUÇÃO AUTOVEÍCULOS (%)	FATURAMENTO LÍQUIDO (%)	PART PIB INDUSTRIAL (%)	PIB (%)	EMPREGO (%)	INFLAÇÃO IPC (%)
1968-1969	26,5	18,0	5,4	(3,1)	1,0	(10,4)
1969-1970	17,6	10,6	0,0	9,5	7,9	(22,7)
1970-1971	24,2	18,8	5,8	9,1	8,4	18,0
1971-1972	20,4	19,4	4,8	5,3	12,6	(15,3)
1972-1973	20,6	24,3	5,9	17,0	19,5	(20,0)
1968-1973	168,3	129,8	23,8	42,5	59,0	(44,6)

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Set. 2009.
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br> Acesso em: Set. 2009

NOTA: Os autoveículos englobam automóveis, utilitários, caminhões e ônibus.

ELABORAÇÃO: Própria

Em suma, conforme publicação da ANFAVEA (2006), referente aos 50 anos da Indústria Automobilística Brasileira, a ampliação do crédito ao consumidor e a revisão das normas de produção, permitindo a fabricação dos carros médios, atraíram fortes investimentos para o Brasil.

2.2 FATORES EXTERNOS: TOYOTISMO E O CHOQUE DO PETRÓLEO

A performance da indústria automobilística nacional estava atrelada aos acontecimentos econômicos e políticos, internos e externos, conforme exemplos já apresentados neste estudo. Logo, salienta-se o início de um novo cenário internacional tanto no âmbito econômico quanto no produtivo, cujos impactos afetaram o desempenho de crescimento mundial nas décadas seguintes.

Em um primeiro momento cabe rememorar a introdução dos novos métodos de organização e gestão de produção, elaborados pela Toyota durante os anos 70 e 80. Segundo CARVALHO (2008), foi a partir deste fato que o oligopólio

automobilístico internacional foi surpreendido pela montadora japonesa, a qual se transformou em um importante *player* deste mercado.

O toyotismo, como foi chamado o então modelo de produção japonês, tem como características inovadoras, de acordo com LIKER (2005), a flexibilização de produção, isto é produzir apenas o necessário com estoques reduzidos, além do controle total de qualidade, juntamente com a mão-de-obra desempenhando de forma qualificada mais de uma função. Ademais, esta dinâmica tornou a produção flexível a demanda do mercado, além de possibilitar a personalização dos produtos.

A inovação no sistema de produção acima citado foi importante para o desenvolvimento industrial como um todo, além disso, é um fato significativo para entendermos a forma de produção atual das montadoras, a qual será contemplada nos próximos capítulos deste trabalho.

O toyotismo nos países em desenvolvimento (Brasil) acarretou em fragilizar ainda mais as relações trabalhistas, conforme GERALDO (2007) a flexibilidade exigiu alta qualificação, com o enfoque na redução de custos, logo o desemprego tornou-se comum nestas nações. Na esfera internacional, as organizações adeptas do referido modelo de produção obtiveram larga vantagem produtiva e econômica, pois, devido ao advento do choque do petróleo houve queda no padrão de consumo mundial.

Compete agora recordarmos a origem e os desdobramentos na economia mundial e na indústria automotiva brasileira do choque acima mencionado. Em 1973 ocorreu o primeiro choque do petróleo durante o conflito militar do Yom Kipur, a guerra entre os estados árabes do Egito e a Síria contra Israel.

Mediante o referido conflito, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), formada pelas principais nações exportadoras do combustível, sendo eles a Arábia Saudita, Irã, Iraque, Kuwait e Venezuela, decidiram em elevar o preço do petróleo em 400%, além de decretar embargo aos Estados Unidos e Holanda. Estas medidas provocaram grande recessão nos EUA e Europa além de desestabilizar a economia mundial.

O acontecimento acima descrito ficou conhecido como o primeiro choque, pois, os países árabes da OPEP começaram a regular a produção do petróleo. Ademais, os embargos aos países foram medidas punitivas as nações que apoiaram Israel em seus ataques na região da Cisjordânia.

Em 1979 ocorreu o segundo choque do petróleo devido à paralisação da produção iraniana, pois, estava ocorrendo Revolução Islâmica no país. Logo após, o mesmo entrou em conflito com o Iraque motivado pela disputa territorial. Logo, dois dos principais produtores de petróleo entraram em guerra, reduzindo ainda mais a produção, resultando em uma forte alta nos preços.

Contudo é importante enfatizar que segundo HEMAIS (2003), as crises de 1973 e 1979 acarretaram na conscientização para a dificuldade da carência de combustível e para a vulnerabilidade do uso indiscriminado de recursos naturais não renováveis. Para o autor, os choques podem ser considerados como a ocasião crucial da tomada de posição quanto à elaboração de carros mais eficientes, seguros, confortáveis e que consumissem menos combustível.

Segundo Lobão (2008), durante os dois choques do petróleo o Brasil sofreu o impacto da elevação dos preços, por que 80% do óleo bruto consumido no mercado interno eram importados. Logo era necessário implementar medidas para contornar a crise, entre as ações elaboradas para a substituição de combustíveis derivados de petróleo, está o desenvolvimento do projeto PróAlcool, criado em 1975, com o objetivo de estimular a produção do álcool anidro para a mistura na gasolina nos patamares entre 1,1% a 25%.

No que tange a tabela 3 abaixo, é importante demonstrar a evolução da produção de veículos a álcool, o qual registrou os primeiros veículos movidos ao novo combustível em 1979 com 3.328 unidades, representando apenas 0,4% do total produzido. Contudo já no ano seguinte a produção atingiu 239 mil unidades, em outras palavras significou 25% do montante fabricado no ano.

Porém foi entre os anos de 1983 e 1988 que a produção de automóveis movidos a álcool alcançou os seus melhores resultados. O total de veículos produzidos a gasolina no período foi de 1.287.919 unidades, já a base de álcool atingiu 3.120.728. Contudo, ainda conforme dados da tabela 3, o auge da fabricação de motores movidos com o combustível derivado da cana-de-açúcar foi em 1986, pois, para cada 100 carros produzidos 76 utilizavam o combustível renovável.

TABELA 3 - PRODUÇÃO DE AUTOMOVEIS POR COMBUSTIVEL APÓS O PRÓALCOOL - BRASIL

ANO	PRODUÇÃO AUTOMOVEIS (UNIDADES)				PARTICIPAÇÃO (%)			
	GASOLINA	ÁLCOOL	FLEX	DIESEL	GASOLINA	ÁLCOOL	FLEX	DIESEL
1979	908.690	3.328	-	-	99,6	0,4	-	-
1980	693.901	239.251	-	-	74,4	25,6	-	-
1981	464.900	120.934	-	-	79,4	20,6	-	-
1982	407.859	214.406	-	50.324	60,6	31,9	-	7,5
1983	181.755	549.550	-	17.066	24,3	73,4	-	2,3
1984	174.052	496.653	-	8.681	25,6	73,1	-	1,3
1985	181.600	573.383	-	4.158	23,9	75,5	-	0,5
1986	191.042	619.854	-	4.256	23,4	76	-	0,5
1987	271.051	388.321	-	24.008	39,7	56,8	-	3,5
1988	288.419	492.967	-	1.025	36,9	63	-	0,1
1989	383.152	345.605	-	2.235	52,4	47,3	-	0,3
1990	590.764	71.523	-	797	89,1	10,8	-	0,1
1991	575.755	128.857	-	691	81,6	18,3	-	0,1
1992	647.941	163.127	-	4.891	79,4	20	-	0,6
1993	863.477	227.684	-	9.117	78,5	20,7	-	0,8
1994	1.120.755	120.177	-	7.841	89,7	9,6	-	0,6
1995	1.259.940	32.628	-	4.899	97,1	2,5	-	0,4
1996	1.444.604	6.373	-	7.599	99	0,4	-	0,5
1997	1.657.527	1.075	-	19.256	98,8	0,1	-	1,1
1998	1.220.123	1.188	-	32.705	97,3	0,1	-	2,6
1999	1.068.791	10.197	-	30.521	96,3	0,9	-	2,8
2000	1.315.885	9.428	-	36.408	96,6	0,7	-	2,7
2001	1.466.375	15.406	-	19.805	97,7	1	-	1,3
2002	1.456.354	48.022	-	15.909	95,8	3,2	-	1
2003	1.416.324	31.728	39.853	17.234	94,1	2,1	2,6	1,1
2004	1.499.118	49.796	282.706	31.160	80,5	2,7	15,2	1,7
2005	1.151.069	43.278	776.164	41.306	57,2	2,2	38,6	2,1
2006	815.849	758	1.249.062	26.334	39	0	59,7	1,3
2007	646.266	3	1.719.745	25.340	27	0	71,9	1,1
2008	534.949	-	1.984.941	25.839	21	-	78	1

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Out. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

Ampliando a análise percebemos que a nova política energética nacional teve êxito no que diz respeito ao desenvolvimento de programas de substituição de combustíveis fósseis. Entretanto a partir de 1989 a situação mudou novamente, agora os veículos a gasolina voltaram a ser produzidos em escalas maiores devido basicamente a três situações.

A primeira se refere à alteração no cenário internacional do preço do barril do petróleo, que caiu significativamente. Além disso, a tendência mundial das indústrias automobilísticas na padronização da fabricação de motores (gasolina). Por fim, no início da década de 1990 ocorreu a liberação da importação de veículos automotores. Este último fato será estudado de maneira mais abrangente na próxima seção.

2.3 A “DÉCADA PERDIDA” E A ESTAGNAÇÃO ECONÔMICA

Em decorrência do encerramento da fase de crescimento econômico nacional, podemos de forma objetiva analisar a nova era da indústria automobilística nacional, a estagnação, a qual iria até meados de 1993. O período contemplado na tabela 4 abaixo apresenta de forma clara o panorama da economia nacional nos anos 80, a qual foi marcada por congelamento de preços e salários, pelo socorro financeiro prestado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) ao Brasil, além da desvalorização da moeda nacional, crescimento da dívida externa, inflação e desemprego.

TABELA 4 - INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA APÓS O CHOQUE DO PETRÓLEO E A “DÉCADA PERDIDA” - BRASIL

ANO	PRODUÇÃO AUTOVEÍCULOS (UNI)	FATURAMENTO LÍQUIDO (US\$ MILHÕES)	PART (%) PIB INDUSTRIAL	PIB (%)	EMPREGO (UNI)	INFLAÇÃO IPC (%)
1980	1.165.174	30.204	12,4	9,2	133.683	84,77
1981	780.841	23.870	10,8	(4,2)	103.992	90,87
1982	859.270	26.548	12	0,8	107.137	94,63
1983	896.454	24.639	11,8	(2,9)	101.087	164,09
1984	864.652	25.745	11,6	5,4	107.447	178,56
1985	966.706	32.238	13,4	7,9	122.217	228,22
1986	1.056.332	30.778	11,5	7,5	129.232	68,08
1987	920.071	34.218	12,6	3,5	113.474	367,12
1988	1.068.756	37.067	14,1	(0,1)	112.985	891,67
1989	1.013.252	34.762	12,8	3,2	118.369	1.636,61
1990	914.466	25.067	10,1	(4,2)	117.396	1.639,08
1991	960.219	25.283	10,1	1,0	109.428	458,61
1992	1.073.861	30.865	12,9	(0,5)	105.664	1.129,45
1993	1.391.435	35.070	13,7	4,7	106.738	2.490,99

FONTE: Anuário da Indústria Automotiva Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos

Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Set. 2009.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br> Acesso em: Set. 2009

NOTA: Os autoveículos englobam automóveis, utilitários, caminhões e ônibus.

ELABORAÇÃO: Própria

Os indicadores setoriais também demonstravam a fragilidade da situação econômica e financeira vivida pelo Brasil, pois, em 1981 a produção recua 32,99% saindo de 1.165.174 unidades fabricadas em 1980 para aproximadamente 780 mil no ano seguinte (tabela 4). Com a redução da produção o faturamento das montadoras acompanhou o ritmo com queda de 20,97%, logo a participação setorial no PIB industrial se tornou menos significativo. Atreladas a esta conjuntura, as demissões na indústria automobilística atingiram o patamar de 22,21% da população empregada no segmento em estudo.

É importante ressaltar os resultados obtidos no ano de 1986, no qual ocorreu uma retomada nos indicadores da indústria automotiva, com produção de 1,05

milhões de unidades, recuo na inflação conforme registrado pela FIPE (68,08%) e número de empregados registrados nas montadoras na casa dos 129 mil. Contudo, o ano foi determinado também pelo anúncio do Plano Cruzado, onde foram cortados três zeros da moeda e preços e câmbio congelado por tempo indeterminados.

Além disso, o Fusca da VW saiu de linha, porém a multinacional alemã não parou de surpreender, pois, no ano seguinte anunciava juntamente com a FORD a criação da Autolatina Comércio Negócios e Participações, que segundo a ANFAVEA, as marcas foram mantidas nos produtos, mas projetos, sistemas, compras, motores e peças foram compartilhados. No que se refere à participação das ações a montadora americana possuía 49% enquanto que a Volks do Brasil 51%.

Os desequilíbrios macroeconômicos apresentados acima voltaram a se aprofundar durante os anos seguintes, porém com um novo agravante, a hiperinflação, a qual evoluiu de 367,12% a.a em 1987 para 2.490,99% a.a em 1993, segundo IPC calculado pela FIPE. Neste contexto, de acordo com CARVALHO E LIMA (2009), tornou-se mais intensa a necessidade de mudança no modelo de desenvolvimento econômico.

Em 1990 ocorreu outro fato histórico importante para o país, o anúncio do Plano Brasil Novo pelo então Presidente da República Fernando Collor. As medidas adotadas rompiam com o antigo modelo desenvolvimentista, de acordo com CARVALHO (2009), o governo anunciou abertura comercial unilateral, programas de privatizações, redução do papel do Estado e liberalização da formação de preços.

O referido modelo (liberal) pode ser entendido como um conjunto de orientações de política econômica onde o agente do desenvolvimento é o mercado, isto é, o crescimento econômico está vinculado ao livre funcionamento das forças de mercado. Ainda conforme CARVALHO E LIMA (2009), o novo modelo apresenta a importância da redução do papel do Estado e da abertura comercial.

2.4 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NOS ANOS 90

É importante ressaltar que o processo de abertura comercial iniciada na década de 90 devido à inclusão do modelo liberal, conforme apresentado na seção

acima, acarretou em uma nova fase da indústria automotiva nacional. Isto se deu devido a um conjunto de fatores que levaram o setor à modernização, que por sua vez assumiu um papel de destaque dentro da história recente da indústria brasileira.

No que tange ao contexto internacional cabe destacar, segundo ALMEIDA et. al. (2000), a saturação dos mercados dos países desenvolvidos e a exasperação da concorrência culminaram na queda da rentabilidade do setor junto com um aumento da capacidade ociosa.

Aliado a estes fatos estão também as estratégias das montadoras em reduzir os custos, racionalizar as atividades, diversificar os produtos em plantas especializadas visando majorar a participação das empresas no mercado mundial. Logo, as multinacionais voltaram sua atenção para os mercados emergentes através do aumento dos fluxos de investimentos diretos externos, cujo objetivo era reestruturar a produção atribuindo novos relacionamentos inter-empresas.

Vale relembrar a situação do pólo automobilístico no período em questão, de acordo com SANTOS e BURITY (2002), existia uma concordância de que era imprescindível a elaboração de um plano para o setor, com a finalidade de ampliar, restaurar e atualizar o mercado. Isto se deve a situação a qual a indústria se encontrava na época, isto é, estagnação, exportações em queda, custos elevados ao longo de toda cadeia produtiva devido à baixa automação e baixa escala de produção.

Em complemento aos acontecimentos acima, ainda conforme ALMEIDA et. al. (2000), a fabricação era profundamente abalizada na produção em massa, com estoques elevados e alto nível de retrabalho, logo apresentava baixa produtividade e qualidade frente aos padrões internacionais gerando um sério problema de competitividade.

Os autores relembram também as dificuldades advindas da defasagem tecnológica e o baixo nível de educação básica da mão-de-obra, atrelados a um mercado interno marcado pela recessão, descontrole inflacionário e restrição de financiamento, colaboraram para o anêmico desempenho do setor entre 1990 e 1992. Neste contexto, a indústria automobilística nacional enfrentou o processo de integração ao mercado mundial, com fortes pressões para redução de custos e adequação ao modelo de produção enxuta.

Outro aspecto importante na reestruturação do complexo automotivo foi a decisão das montadoras em investir no Brasil, visto que o país possuía recursos naturais e mão-de-obra barata, além das estratégias das mesmas aqui já apresentadas, o acordo de integração comercial e produtiva com a Argentina influenciou também na escolha. Ademais, as medidas adotadas pelo governo foram igualmente importantes para determinar esta nova onda de investimentos externos no país.

Entre as medidas implementadas destaca-se os Acordos Automotivos no biênio 92/93, os quais o governo, os trabalhadores e o setor privado delinearão diversas metas para o setor. Entre elas conforme SANTOS e BURITY (2002), estão a redução da carga tributária, redução dos lucros das montadoras, redução de preços dos veículos mantendo o nível de emprego e ampliação do financiamento para os autoveículos.

No que diz respeito as estimativas de fabricação a de produção anual estimada era de dois milhões de unidades e investimento no patamar de US\$ 20 bilhões até o ano de 2000. Contudo era necessário ganhar produtividade e padrão internacional para atingir estes objetivos. Logo novas técnicas de organizacionais foram colocadas em práticas, dentre eles programas baseados em automação flexível em conjunto com contínuo processo de desverticalização das montadoras.

De acordo com CALANDRO (2000) é importante destacar a incorporação de novas tecnologias no processo produtivo, como a microeletrônica e a introdução de novos materiais nos veículos. A partir dessas inovações há uma indução segundo a autora para o surgimento de novos arranjos produtivos elevando então a produtividade da referida indústria.

Além disso, outra característica essencial nesta fase de aumento de produtividade e investimentos está a modernização e a ampliação do parque automotivo, com a utilização de novos conceitos de produção e logística, privilegiando a proximidade geográfica entre fornecedores e montadoras de determinado tipo de componentes.

Este fato beneficiou a implantação de grandes montadoras e de fabricantes de autopeças na mesma região. Portanto, o investimento direto nessas plantas está focado na linha de montagem e no controle de qualidade, diluído com seus fornecedores principais.

Cabe enfatizar que este novo padrão de relacionamento, segundo CANGUE, et al. (2004), foi responsável pela criação da elite de fornecedores, chamados de primeiro nível, com os quais, as montadoras relacionam-se preferencialmente. Segundo os autores, a inquietação principal é eliminar etapas no processo produtivo e reduzir a necessidade de estoques de matérias-primas, isso libera o fabricante para se preocupar com exclusivamente com Projetos, Montagem e Marketing.

Deve-se recordar também o programa “carro popular” lançado pelo então Presidente Itamar Franco em 1993, tinha por objetivo segundo CALANDRO (2000) fabricar veículos mais adequados ao nível de renda do brasileiro. Esses automóveis são versões mais simplificadas, com motorização de até 1.000 centímetros cúbicos com tributação inferior aos demais modelos.

Para encerrar este período de nova configuração do complexo automobilístico, em dezembro de 1995 foi publicado o Decreto 1761 o qual apresentava as regras do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), o qual de acordo com SANTOS e BURITY (2002), visava retomar o investimento da indústria e ganhar competitividade para a ampliação das exportações.

Já no ano de 1997 o RAB foi reformulado e surgiu o Novo Regime Automotivo (NRA) o qual incluiu os estados menos desenvolvidos, isto é, mais que apenas incentivos fiscais para implantação de empresas no país, havia incentivos específicos para as multinacionais que optassem em instalar unidades em regiões menos desenvolvidas.

O NRA segundo RODRIGUES-POSE e ARBIX (1999) almejou alguns objetivos principais, como manter as grandes montadoras no país, atrair novas companhias estimular a construção de novas plantas e marcas e por fim consolidar o a posição de destaque do Brasil no Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Vale recordar que este último trata-se da união aduaneira de cinco países da América do Sul assinado em 1991.

No que se refere aos incentivos fiscais, conforme HOLLANDA FILHO (2003) a alíquota do imposto sobre a importação de veículos foi reduzida em 50%, já a importação de bens de capital (máquinas e equipamentos) e insumos (matérias-primas e peças) tiveram um benefício maior, pois, suas alíquotas foram abatidas em 90% e 85%, respectivamente. Contudo as novas taxas destinavam-se para as montadoras que já produziam no país ou estavam em vias de produzir no mesmo.

Podemos citar também outro instrumento contemplado no NRA, conforme SANTOS e BURITY (2002), foi à redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre pneumáticos, material para embalagens, autopeças, matérias-primas e bens de capital. Contudo era requisito mínimo que o índice médio de nacionalização fosse de 60% para as empresas já alojadas e 50% para as novas, além de um sistema de compensação de importações com exportações.

De acordo com as autoras acima, para atrair esses investimentos estados e municípios elaboram políticas envolvendo gastos diretos com serviços de infraestrutura e instalações produtivas, financiamentos, concessão de crédito para capital de giro, isenção de impostos municipais, doação de terrenos e outras benfeitorias. Este episódio ficou conhecido nacionalmente como a “guerra fiscal”.

Entre outros acontecimentos deflagrados a partir deste embate, a descentralização e os novos condomínios automobilísticos são frutos destas políticas. Para uma melhor compreensão da nova geografia da indústria deve-se apresentar os projetos mais significativos no setor, como a Ford (Bahia), VW-Audi, Renault (Paraná), Peugeot (Rio de Janeiro) e GM (Rio Grande do Sul).

2.5 O POLO AUTOMOTIVO NOS ANOS RECENTES

Unindo todos os fatos apresentados na seção anterior mais o lançamento do Plano Real (1994), o qual tinha por objetivo desindexar a economia e conter a inflação, o mesmo gerou na sua fase inicial uma sobrevalorização da moeda nacional frente ao dólar. Logo, os consumidores se deparavam com um poder de compra maior, já as empresas contavam com incentivos fiscais, portanto fica fácil o entendimento do déficit no saldo da Balança Comercial do setor no período de acordo com o gráfico 1 abaixo.

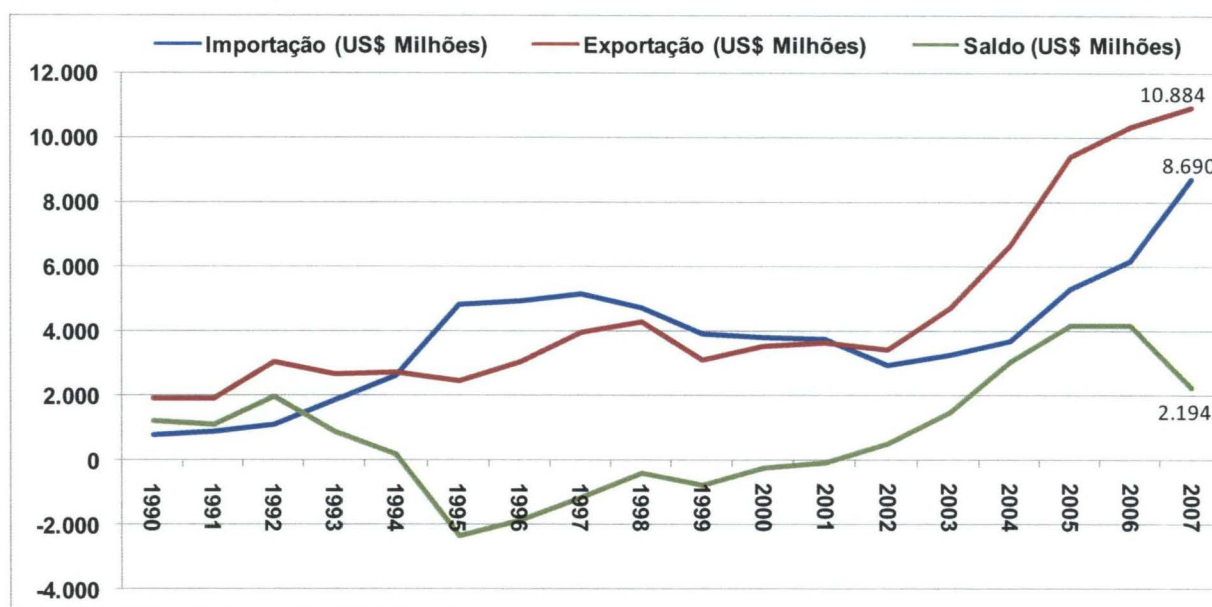
O incremento das importações, somado à expansão da demanda doméstica, segundo ALMEIDA et al.(2000), permitiram que as multinacionais aqui instaladas enraizassem a estratégia de ajustar a produção doméstica com importações intra firma, no sentido de aumentar as economias de escala.

Desde a criação dos acordos setoriais em 1995 podemos perceber que o patamar das importações foram superiores às exportações até o ano de 2001

(gráfico 1). Neste período a média anual do déficit na balança comercial do setor foi de US\$ 1,0 bilhão sendo que o primeiro ano da série registrou o maior saldo US\$ 2,3 bilhões.

Já nos anos seguintes o gráfico abaixo evidencia a melhora no desempenho das vendas ao exterior, pois, cresceram 201,2% entre os anos de 2001 e 2007, isto é, saltaram de US\$ 3,3 bilhões para US\$ 10,8 bilhões respectivamente. Em contrapartida as importações, por sua vez, caíram 21,7% de 2001 para 2002, devido à crise especulativa, mas retomou a evolução nos anos seguintes alcançando em 2007 o valor de US\$ 8,6 bilhões.

GRÁFICO 1 – BALANÇA COMERCIAL DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA – 1990 A 2007



FONTE: Anuário da Indústria Automotiva Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Out. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

Cabe agora analisarmos as crises internacionais nos anos recentes e seus impactos na indústria automotiva nacional. A primeira a ser destacada é a crise das bolsas asiática de 1997 a qual interrompeu a curso expansivo do setor, conforme tabela 5. Ademais, em 1998 o panorama recessivo se desdobrou mediante a crise russa, a qual completou o cenário de queda na produção e no aumento da taxa de desemprego no setor.

Para conter o agravamento das crises e a desvalorização cambial, segundo CALANDRO (2000), o governo adotou medidas de contenção do consumo, como

restrições ao crédito e aumento dos juros. Essas medidas em conjunto foram determinantes para a redução de 23,36% na produção de automóveis e 20,86% no número de empregados no complexo automobilístico. Além disso, a tabela 5 nos mostra também que no biênio 98-99 o Produto Interno Bruto não registrou crescimento.

Em face da continuada queda na produção, ainda de acordo com CALANDRO (2000), as montadoras buscaram junto ao governo soluções para a retomada das vendas, visto que todos os investimentos anunciados estavam sendo concluídos. Neste sentido, o governo concedeu redução na alíquota do IPI, porém a crise cambial brasileira de 1999 contribuiu de forma negativa nos planos de recuperação setorial.

TABELA 5 - INDICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NOS ANOS RECENTES 1997 - 2007

ANO	PRODUÇÃO AUTOVEÍCULOS (UNI)	FATURAMENTO LÍQUIDO (US\$ MILHÕES)	PART (%) PIB INDUSTRIAL	PIB	EMPREGO	INFLAÇÃO IPCA (%)
1997	2.069.703	44.724	16,3	3,4	104.941	5,22
1998	1.586.291	42.892	16,4	0,0	83.049	1,65
1999	1.356.714	35.638	13,9	0,3	85.100	8,94
2000	1.691.240	38.808	14,4	4,3	89.134	5,97
2001	1.817.116	39.454	14,9	1,3	84.834	7,67
2002	1.791.530	37.372	14,2	2,7	81.737	12,53
2003	1.827.791	36.197	13,8	1,1	79.047	9,30
2004	2.317.227	44.784	16,1	5,7	88.783	7,60
2005	2.530.840	48.333	16,2	3,2	94.206	5,69
2006	2.612.329	51.754	16,7	4,0	93.243	3,14
2007	2.980.108	61.747	19,3	5,7	104.274	4,46

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Out. 2009.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br> Acesso em: Out. 2009

NOTA: Os autoveículos englobam automóveis, utilitários, caminhões e ônibus.

ELABORAÇÃO: Própria

Os investimentos realizados no final da década de 90, segundo o Informe Setorial do BNDES (Jul.2008) serviam para os lançamentos de novos veículos, já que capacidade ociosa era elevada devido às sucessivas crises. Neste contexto, o “carro popular” teve papel de destaque, pois, respondeu pela maior parte das vendas.

É necessário enfatizar que foi a partir de 2003, ainda com a taxa de câmbio desvalorizada, que os indicadores macroeconômicos voltaram a corroborar com o pólo automotivo, ou seja, a produção voltou a registrar uma taxa de crescimento

significativa (26,78%) em 2004 em comparação ao ano anterior. Já o emprego no mesmo período registrou elevação de 12,32%.

A Tabela 6 apresenta a evolução dos principais destinos das exportações de automóveis nacionais segundo a ANFAVEA. Neste sentido, a Argentina continua sendo um comprador significativo deste o surgimento do MERCOSUL, conforme já apresentado neste trabalho. Outro país importante é o México, haja vista, que a montadora alemã Volkswagen fechou parceria com o país para a implantação de um programa de exportação e de complementação da produção de veículos.

Em suma, o ano de 2007 encerrou com saldo positivo no que diz respeito ao setor automobilístico, isto é, recorde no nível das exportações (gráfico 1), produção anual próxima de romper a casa dos 3 milhões de unidades, incremento no faturamento líquido no patamar de 19,31%. Além disso, participação do setor dentro do PIB industrial retomou a mesma significância dos tempos do “Milagre Econômico” com 19,3%.

TABELA 6 - EXPORTAÇÕES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA - PRINCIPAIS DESTINOS -

ANO	ARGENTINA (US\$ MILHÕES)	MÉXICO (US\$ MILHÕES)	ESTADOS UNIDOS (US\$ MILHÕES)	UNIÃO EUROPÉIA (US\$ MILHÕES)
1999	692	270	0,9	597,3
2000	727	595	302,7	440,5
2001	409	618	592,7	147,7
2002	167	881	651,8	96,3
2003	680	1.194	550,2	120,2
2004	1.493	1.403	217,9	157,9
2005	2.060	1.457	266,8	844,2
2006	2.317	1.531	228,1	767,4
2007	2.818	1.088	53,1	898,7

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Out. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

3 A CRISE FINANCEIRA: ASPECTO TEÓRICO E A CONJUNTURA INTERNACIONAL

O presente capítulo apresenta alguns argumentos teóricos da origem da crise financeira internacional e dos desdobramentos da mesma na conjuntura macroeconômica mundial. Para isso será necessário dividir o texto em duas seções, a primeira parte trata a Hipótese de Instabilidade Financeira de Hyman Minsky para analisar a atual crise imobiliária norte-americana.

Já a outra parte será destinada para examinar o surgimento do colapso financeiro nos EUA e as conseqüências nos mercados mundiais. Acredita-se que somente um estudo conjuntural do desempenho no período dos principais países, setores e empresas em comparação com a atuação dos mesmos nos anos anteriores nos permitirá avaliar a dimensão da recente crise.

3.1 A TEORIA DA INSTABILIDADE FINANCEIRA

Hyman Philip Minsky (1919-1996) foi um especialista em teoria monetária e financeira. Ademais, o autor baseou suas obras no arcabouço teórico pós-keynesiano, isto é na reconstrução da macroeconomia sugerida inicialmente por Keynes e na preocupação com a dinâmica capitalista. (CARDIM DE CARVALHO, 1987).

Neste sentido, segundo CARDIM DE CARVALHO (1987), uma das propostas de Minsky era analisar as conseqüências macroeconômicas da utilização de diferentes estratégias de acumulação de riquezas, bem como o Estado poderia regulamentar o sistema devido às margens dadas pelo mesmo. Além disso, a influência da incerteza sobre os balanços dos agentes também foi objetivo de suas pesquisas.

Para FERREIRA E PENIN (2007), Minsky tinha uma percepção diferenciada do capitalismo, o paradigma de Wall Street, pois, ele argumentava que a maneira certa de compreender o comportamento de economias com sistemas financeiros com alto grau de desenvolvimento era conhecer a sua estrutura financeira. Logo era

necessário entender como essa composição se inter-relacionava com o restante da economia.

Assim sendo, ainda de acordo com FERREIRA E PENIN (2007), o sistema financeiro se tornaria o responsável pela determinação dos rumos da economia não seria apenas um mero mediador do lado real da economia. Além disso, ordenaria a confusa relação de troca em uma economia descentralizada e repleta de incertezas, as quais acabam impedindo o perfeito ajuste entre os fluxos de obrigações e receitas.

Conforme CARDIM DE CARVALHO (1987), Minsky começa seu modelo analisando a forma que os agentes econômicos em contexto de incertezas definem suas escolhas em relação ao *portfólio* de ativos. Pois, os agentes com o intuito de acumular riqueza devem decidir entre os ativos monetários ou capitais, além disso há a decisão entre os ativos com liquidez mais elevada e retornos esperados menores. Em contrapartida, os ativos os quais alcançaram elevados retornos serão compensados com baixa liquidez.

Neste contexto, é importante apresentar de acordo com FERREIRA E PENIN (2007) os conceitos minskyanos de financiamento robusto e financiamento frágil os quais dependem da relação entre obrigações e fluxos de caixa. Essas considerações são resultados da qualidade dos arranjos financeiros das unidades, que podem ser *hedge finance*, especulativo ou Ponzi.

Uma firma encontra-se em uma situação de Hedge, quando as rendas esperadas da utilização dos seus ativos de capital forem maiores que seus compromissos financeiros em todos os períodos que tenham que ser atendidos. Por outro lado, um arranjo especulativo ocorre quando há um desequilíbrio de curto prazo, logo é necessário em alguns momentos tomar empréstimos para cobrir juros. Contudo os rendimentos dos ativos são suficientes para cobrir o montante da dívida. (FERREIRA E PENIN, 2007).

Por fim, o último conceito apresentado pelo teórico estudado é uma variação do caso acima, isto é, será necessário tomar empréstimos no curto prazo até mesmo para saldar os juros do montante da dívida. Nestas condições, o valor da dívida tende a crescer durante os períodos. As firmas Ponzi, como foram denominadas, são as mais vulneráveis às mudanças adversas no mercado financeiro. (CARDIM DE CARVALHO, 1987).

Neste contexto, segundo LIMA E MATHIAS (2009, p.2), “A novidade foi incorporar a estrutura do passivo, ou seja, o financiamento da posição dos ativos. Em outras palavras, para Minsky interessa não só a estrutura dos ativos, mas também como se dá seu financiamento, verificando a composição passiva”.

Com base nas apreciações acima, de acordo com GIUBERTI (2009), maior será a fragilidade financeira da economia quanto mais elevada for à proporção de arranjos especulativos e Ponzi. Esta fragilização deve-se às dificuldades de arcar com suas obrigações financeiras apresentadas por estas unidades frente a variações econômicas.

Dentro dessa situação, segundo FERREIRA E PENIN (2007) o ciclo econômico enunciado por Minsky inicia-se a partir de um forte crescimento econômico e dos investimentos. Estruturas financeiras com maior volume de obrigações em relação às receitas futuras se sobressairão dentre as outras neste contexto.

Levando em consideração a conjuntura econômica favorável, conforme GIUBERTI (2009), os bancos aceitam uma exposição maior ao risco, e as restrições e margens de segurança são relaxadas. Ademais, de acordo com FERREIRA E PENIN (2007) com o intuito de lucrar através dos investimentos muitas firmas com um portfólio hedge assumem uma postura especulativa.

Entretanto devido à contínua postura de refinanciamento por parte das unidades, juntamente com a recorrente invalidação dos investimentos, dos preços pagos pelos ativos e dos fluxos esperados há um aumento da incerteza sobre as expectativas futuras. (GIUBERTI, 2009).

Atrelada a isso ocorre ampliação no valor da liquidez, ou seja, os bancos reduzem empréstimos e acabam exigindo mais garantias, conforme FERREIRA E PENIN (2007, p.26), “O mercado financeiro exige garantias maiores e, se a estrutura de débito não for validada, há o risco de um colapso devido ao alto grau de interdependência das relações financeiras.”

A Teoria da Instabilidade Financeira afirma que a partir do funcionamento normal dos mercados a economia capitalista cria intrinsecamente uma estrutura financeira sujeita a crise. Esse caráter endógeno baseia-se no fato de que a estabilidade leva os agentes a realizar transações financeiras cada vez mais arriscadas. (FERREIRA E PENIN, 2007).

Já CARDIM DE CARVALHO (1987), apresenta o ciclo econômico de Minsky como diferente dos outros, visto que o mesmo surge não de um resultado de desequilíbrio, mas sim, do crescimento econômico e da confirmação de expectativas. Estas confirmações acabam tornando-se desestabilizante, pois, há um relaxamento das margens de segurança.

Sendo integrante do pensamento pós-keynesiano, Minsky tem como política ideal a ser adotada pelo setor público a utilização dos instrumentos fiscais e como principal função dos Bancos Centrais, de emprestadores de última instância. Juntamente com a regulamentação prudencial do mercado, porém sem limitar a atuação das forças do mesmo. (FERREIRA E PENIN, 2007).

Cabe destacar que a elevação dos juros poderia danificar ainda mais as frágeis posições financeiras das unidades econômicas. Visto que segundo FERREIRA E PENIN (2007), Minsky assume que a implementação de medidas de cunho monetário seria ineficaz, devido ao caráter endógeno da moeda.

Outro aspecto importante a ser apresentado segundo LIMA E MATHIAS (2009) são as inovações financeiras, como a securitização, onde os bancos conseguiram migrar suas operações de empréstimos em títulos negociáveis nos mercados secundários. Dessa forma há uma difusão do risco de crédito para todo o sistema, ampliando o risco inicial entre instituição financeira e a unidade tomadora.

3.2 A CRISE AMERICANA E ATUAL CONJUNTURA INTERNACIONAL

A crise atual foi precedida por um ciclo de expansão da economia americana, o qual foi sustentado pelo setor imobiliário, isto é, pelos preços dos imóveis cada vez mais elevados. Como consequência do processo houve a estruturação e a multiplicação de produtos financeiros devido à valorização imobiliária.

Segundo LOURENÇO (2009), as raízes dos acontecimentos acima tiveram origem a partir do Governo Clinton, pois, iniciou-se um período de arrefecimento das normas de concessão de crédito e hipotecas a tomadores os quais já apresentaram algum histórico de inadimplência. Além disso, com elevado comprometimento da renda familiar destinado os encargos dos refinanciamentos e repactuações.

Outros fatores merecedores de destaque, segundo FERREIRA E PENIN (2007), foram as medidas anti-recessão adotadas pelo Federal Reserve (FED) em meados de 2001, as quais contemplavam redução na taxa básica de juros e redução de impostos. Logo, com juros menores, era possível ampliar o consumo através de refinanciamentos de suas hipotecas, vinculados à uma capitalização com taxa variável ao invés de taxa fixa. Estes autores destacam também a característica da forma norte-americana de amortização dos empréstimos imobiliários, cujo comportamento das prestações era de valores muito baixos nos primeiros anos, porém ocorrendo um aumento do montante da dívida e prestações futuras mais pesadas (*teaser rates*).

A conduta descrita teve continuidade até o ano de 2007 implicando em forte aumento da oferta de crédito no período. Em decorrência disso houve ampliação dos empréstimos realizados com garantias de pagamento menores e juros maiores, ou seja, alto risco de insolvência.

Vale destacar que o então setor chamado "*subprime*" ganhou notoriedade no mercado financeiro mundial devido ao retorno elevado e por apresentar um nível de classificação de risco relativamente aceitável pelas agências internacionais, logo se tornou um atrativo especial para os gestores de fundo devido aos seus retornos superiores.

Ainda conforme FERREIRA E PENIN (2007), a partir do momento em que as instituições adquiriam esses títulos dos primeiros financiadores, permitiam então que um novo patamar de empréstimos fosse novamente injetado no mercado, gerando uma cadeia de venda de títulos baseadas em um portfólio de elevado risco.

Após esse breve relato, fica fácil o entendimento do motivo que levou o banco francês BNP Paribas em agosto de 2007 a congelar o saque de 2,0 bilhões de euros de três dos seus fundos de investimentos atrelados aos créditos gerados com base nos papéis hipotecários americanos.

Em seguida, a inadimplência dessas operações superou as expectativas, afetando inicialmente as empresas dos EUA com uma crise de liquidez. Porém essa condição de insolvência se alastrou rapidamente abalando as instituições financeiras e por fim alcançou a economia real.

O início da crise financeira é marcado pelo elevado número de hipotecas do setor *subprime* que deixaram de ser salgadas até o período de carência, com isso,

entraram em fase de execução da dívida. Quando os bancos retomaram os imóveis e colocaram no mercado contribuíram para o processo de queda dos preços dos bens, logo gerou redução no valor dos ativos a eles ligado.

Em suma, foi registrada queda no preço seguido por redução na demanda, impactando na capacidade dos bancos atuantes nesse nicho honrarem seus compromissos. Segundo Minsky, é nesse ponto que as instituições financeiras passaram de uma posição especulativa para uma situação Ponzi.

Cumprе sublinhar conforme LOURENÇO (2009) que o setor imobiliário americano registrou em 2008 reduções na comercialização e no preço de residências novas nos patamares de 35,0% e 12,0% respectivamente. Já a construção de novas moradias apresentou queda de 56,2% em comparação entre os meses de janeiro de 2008 e 2009.

Após toda a explanação descrita acima sobre a crise no pagamento das hipotecas imobiliárias norte-americanas, é necessário agora analisar as conseqüências desse colapso financeiro nos EUA e nas demais economias de alta relevância no âmbito internacional, como Japão, China e União Européia entre outros.

No que se refere à macroeconomia dos Estados Unidos, segundo LOURENÇO (2009), o PIB americano obteve contrações de 0,5% e 6,2% no terceiro e quarto trimestre de 2008, respectivamente. Já a produção industrial caiu 10,0% entre janeiro de 2008 e o mesmo mês do ano seguinte, o carro-chefe desse desempenho foi à indústria automobilística a qual recuou 43,7%.

No que tange as grandes empresas do setor automotivo norte-americano, elas apresentaram enormes prejuízos, como por exemplo, a Ford a qual contabilizou perdas no valor de US\$ 14,6 bilhões. Ademais, houve redução de 18,5% nas vendas de veículos no país, saindo de 16,2 milhões em 2007 para 13,2 milhões em 2008. Já a montadora GM informou perdas de US\$ 30,9 bilhões no ano da crise, US\$ 38,7 bilhões em 2007, US\$ 2,0 bilhões em 2006 e US\$ 5,0 bilhões em 2005. A empresa relatou previsão de demissão na margem de 20,0% além de enviar uma proposta de reestruturação para o governo dos EUA no valor de US\$ 30,0 bilhões. (LOURENÇO 2009).

No mesmo sentido, LOURENÇO (2009) observou ainda que a indústria siderúrgica americana obteve a impressionante redução de 50,0% no preço do aço

no último trimestre de 2008. Esse arrefecimento se deu em razão da queda da demanda da indústria de construção civil e das fábricas de automóveis, conforme já apresentado nesse trabalho. Ainda no que se refere ao nível dos preços, o Índice de Preços ao Consumidor dos EUA registrou crescimento de apenas 0,1% no ano acima citado.

Cabe salientar que o desemprego subiu no país em análise e atingiu 7,2% da População Economicamente Ativa, o que representa 11,1 milhões de pessoas desocupadas. Durante o avanço da crise vários grupos americanos anunciaram ser imprescindível a realização de ajustes e reduções nos postos de trabalho, como por exemplo, a montadora Ford, a Kodak, a Intel e o Citigroup entre outros. (LOURENÇO 2009).

Nessa perspectiva destaca-se que o receituário de cunho clássico, embasado nas políticas monetárias, se esgotou na tentativa de conter o eminente risco de recessão e deflação. Logo, o FED reduziu os juros básicos da economia americana de 5,25% a.a em 2007 para 0,25% a.a em dezembro de 2008, segundo LOURENÇO (2009).

Além disso, o FED realizou leilões pela compra de títulos do Tesouro com o intuito de amparar a liquidez bancária no valor de US\$ 500,0 bilhões. Todavia, foi necessário também socorrer as companhias Fannie Mae, Freddie Mac, Ginnie Mae através de aquisição de ações lastreadas em hipotecas emitidas pelas mesmas. Porém, o plano de socorro financeiro do presidente Obama apresentado ao Congresso americano incluía também ampliação das garantias ao Citigroup, Bank of America em US\$ 301,0 bilhões e US\$ 117,0 bilhões respectivamente.

O Federal Reserve assumiu a gestão dos negócios e o controle estatal de aproximadamente 80,0% das ações da American International Group (AIG), a principal seguradora dos EUA, em troca uma linha de crédito emergencial no valor de US\$ 85,0 bilhões. Essa medida é mais uma contemplada no programa financeiro americano o qual tenciona promover a recuperação dos valores dos ativos financeiros dos imóveis. Além de frear as falências de instituições e inadimplência das famílias. Ademais, o governo assumirá o controle acionário das instituições amparadas, colocando limites à remuneração dos executivos. (LOURENÇO 2009).

Nesse aspecto vale explicar o comportamento dos bancos centrais da Europa, os quais optaram em executar uma redução conjunta de 0,5% nos juros

básicos de suas economias. Com isso durante o avanço do colapso financeiro, cujo início apontado foi o pedido de concordata do banco Lehman Brothers, Reino Unido e União Européia reduziam para 1,5% a.a, 2,0% (a.a) a taxa de juros respectivamente em dezembro de 2008. (LOURENÇO 2009).

No que compete ao PIB desse último, o qual é composto por 27 nações, segundo LOURENÇO (2009) foram assinaladas quedas de 0,2% no terceiro e 1,5% no quarto trimestre de 2008. O nível de atividade registrado pela produção global da indústria na região recuou 12,0% no mesmo ano, enquanto que o desemprego subiu para 7,6% da PEA. A Inflação na zona do euro diminuiu de 3,5% para 2,1%, já a balança comercial no período acusou déficit de US\$ 40,5 bilhões.

O banco britânico HSBC anunciou a queda de 70,0% do lucro líquido em 2008. Em sentido análogo, o Royal Bank of Scotland (RBS) contabilizou prejuízo de US\$ 34,4 bilhões no mesmo ano. O Governo britânico anunciou um programa de compra de ações das principais instituições financeiras do país, além dos bancos acima, a recapitalização atingirá também o Barclays, Abbey, HBOS, Lloyds TSB. (LOURENÇO 2009).

A China divulgou um programa de incentivos para a sua indústria automotiva na qual reduz entre 5,0% e 10,0% os impostos dos veículos novos. A economia chinesa obteve crescimento de 9,0% em 2008, menor índice desde 2001, já as importações e as exportações caíram 43,1% e 17,5% respectivamente durante o mês de janeiro de 2009, em comparação com o mesmo período do ano passado. (LOURENÇO 2009).

Em contraponto, o Japão registrou em 2008 um crescimento negativo de 0,8%, com as vendas de automóveis no mercado interno e a produção recuando 5,1% e 0,3% concomitantemente, de acordo com a Associação dos Fabricantes Automotivos do Japão (JAMA). A líder mundial em fabricação de veículos, a Toyota cortou mais de seis mil trabalhadores temporários, após anunciou de prejuízo de US\$ 4,3 bilhões. (LOURENÇO 2009).

Outras empresas japonesas enfrentam dificuldades devido à crise, como a Panasonic, a qual estuda encerrar 13 plantas em solo japonês. Já a Hitachi acusou prejuízo de US\$ 4,0 bilhões entre abril e dezembro de 2008, a montadora Nissan

noticiou perda de US\$ 2,4 bilhões no ano fiscal que se encerrou em março de 2009. (LOURENÇO 2009).

No que se refere aos desdobramentos da crise no setor automobilístico europeu, as medidas adotadas pelo governo alemão, segundo Informe Setorial do BNDES (2009), compreendiam a concessão de um bônus de 2,5 mil euros para troca de carros com fabricação superior a nove anos. Já o governo francês concedeu empréstimo de 6,5 bilhões de euros para auxiliar os grupos Renault e PSA Peugeot Citroën.

Em resumo, a tenacidade da crise foi responsável pela retração nos grandes mercados e desaceleração nos emergentes, obrigando as empresas a traçar novas estratégias para adequação a atual realidade, sem deixar de investir em novas tecnologias para atender a demanda ambiental.

4 OS IMPACTOS DA CRISE FINANCEIRA NO BRASIL

Este capítulo tem por objetivo apresentar o advento e as conseqüências da crise das hipotecas norte-americanas no Brasil. É de conhecimento geral que os bancos brasileiros não possuíam papéis atrelados ao setor subprime. Além disso, é importante também ponderar as medidas adotadas pelo BACEN para conter o avanço da crise. Por fim, proporcionar considerações sobre o comportamento do complexo automotivo nacional frente ao colapso financeiro internacional.

Primeiramente compete lembrar, conforme SICSU (2009), que a crise financeira foi diferente das outras já enfrentadas pelo Brasil, pois, não é se trata de uma crise de choque de oferta, nem de balanço de pagamentos, trata-se de uma crise cunho keynesiano.

A restrição no crédito internacional foi o primeiro efeito da crise financeira sentida no Brasil, isto é, grandes empresas começaram a encontrar dificuldade em se obter dinheiro no exterior. Logo, com linhas internacionais de crédito menores quem depende desses recursos para financiar a produção, para cobrir falta de caixa momentânea ou para investir na ampliação ou construção de novas plantas acabam buscando captação no mercado interno. Contudo essa demanda acaba reduzindo ainda mais a capacidade de empréstimos dos bancos locais e encarecendo o crédito. (FOLHA ONLINE, 2009).

Com relação às exportações brasileiras, elas entraram na esteira da contração do crédito internacional, visto que com a desaceleração econômica nos países importadores, há redução na demanda pelos nossos produtos. O consumo das famílias e do investimento das empresas também apresentou recuo. Logo com menos dinheiro, o gasto foi reduzido, a produção e o crescimento foram menores. (SICSU, 2009).

Outro fato percebido durante a crise foi a forte queda nos mercados acionários, motivados pelas incertezas e aversões ao risco devido às quebras e as realizações de elevados prejuízos dos bancos americanos e europeus, até então considerados como instituições sólidas. Portanto, cria-se uma desconfiança generalizada afetando diretamente as Bolsas de Valores, as quais estão vinculadas a oscilações e riscos.

Nessa perspectiva, na qual os mercados estão cada vez mais globalizados e interligados, frente às incertezas, quem tem recursos sobrando não empresta. Portanto a aversão ao risco em decorrer das improbabilidades gera um ciclo sem fim no mercado acionário, haja vista que, os investidores retiram seus recursos das Bolsas e acabam realizando uma posição de prejuízo.

É importante destacar que a queda do mercado brasileiro de ações foi potencializada pela concentração de empresas produtoras de commodities, por exemplo, a Petrobras e a Vale do Rio Doce, cujos preços despencaram no mercado internacional. Segundo LOURENÇO (2009) durante a crise, foi registrada a queda dos preços do petróleo (70,0%), do milho (52,0%), do trigo (49,0%) e da soja (45,0%).

Após a restrição do crédito, a queda das exportações, a diminuição do consumo das famílias e do investimento empresarial, o próximo passo foi a redução na produção industrial. O esfriamento no nível de atividade impactou imediatamente no mercado de trabalho, pois, muitas empresas encerraram o último bimestre do ano de 2008 com demissões e férias coletivas, como verificadas nos dados de dezembro do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) através da eliminação de 654.946 postos de trabalhos formais.

Para facilitar a explicação dos acontecimentos acima, SICSU (2009) comenta que os agentes econômicos visando segurança tomaram a decisão mais racional do ponto de vista individual. Ou seja, os empresários buscando proteger seus negócios reduzem custos e volume de produção e postergam decisões sobre investimentos. Já os trabalhadores com medo do desemprego restringiram seu consumo para formar poupança.

A partir dessa exposição, ainda segundo o autor acima (SICSU, 2009), as decisões individuais racionais nem sempre são aquelas que produzem os melhores resultados coletivos e sociais. Nesse caso, colaboraram para aumento do colapso econômico e para o comprometimento negativo do nível de emprego.

Salienta-se que de acordo com o IBGE, o volume de produção decresceu 5,2% em dezembro de 2008, sendo que o trimestre registrou recuo de 9,1% em comparação com o mesmo período do ano anterior. Destaca-se que em grande parte a estratégia de atender a demanda com elevado patamar de estoques foi mais um agravante para o determinante retrocesso do PIB brasileiro no trimestre.

No que diz respeito ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA), aumentou 5,9% em 2008 e 3,2% entre janeiro e setembro de 2009. Em relação as contas públicas registraram saldo primário positivo de 4,1% do PIB sendo que os juros da dívida absorveram 4,5% do PIB. (LOURENÇO 2009).

A inadimplência das empresas cresceu 4,8% em 2008 e 28,6% entre janeiro e agosto de 2009, em comparação com o mesmo período do ano passado, de acordo com os dados da SERASA EXPERIAN. Vale destacar que o resultado deste último foi determinado pela elevação de 31,3% no número de protestos em relação à temporada anterior.

As fragilizações das condições de crédito no último trimestre de 2008, atreladas à redução da renda disponível, mediante a inflação e ao aumento dos juros contribuíram para o salto de 8,0% nos atrasos nos pagamentos de empréstimos superiores a 90 dias de pessoas físicas segundo o levantamento da SERASA. Contudo entre janeiro de setembro deste ano, o atraso no pagamento de dívidas junto aos bancos evoluiu em 21,8% em analogia ao mesmo período do ano antecedente.

As reduções verificadas no saldo da balança comercial e na taxa SELIC foram significativas para economia nacional. Em relação à taxa SELIC, de acordo com o BACEN, registrou-se a queda de cinco pontos, ou seja, saiu de 13,75% (a.a) durante o início da crise em setembro de 2009 para o atual nível de 8,75 (a.a), menor patamar de toda a história. Já a balança comercial houve redução no saldo do comércio internacional de 38,2% em 2008 (US\$ 24,7 bilhões) em comparação ao resultado obtido em 2007 (US\$ 40,0 bilhões).

É necessário salientar também que os setores que mais padeceram com a queda da demanda, tanto internacionalmente como nacionalmente, foram o setor de bens de capital, o imobiliário e o automotivo. Isso ocorre devido ao fato dos dois últimos dependerem diretamente de financiamento, o qual ficou escasso, e o outro vinculado aos investimentos.

4.1 AS MEDIDAS NACIONAIS DE COMBATE A CRISE

Com as apresentações dos impactos da crise, da conceituação teórica e da conjuntura internacional se faz necessário informar quais foram as medidas

adotadas pelo Governo Federal para conter o agravamento do colapso financeiro no Brasil. É importante estudar as decisões implementadas pelo governo visto que, algumas delas são específicas para a indústria automotiva e outras incentivam a economia como um todo, além da tentativa de manter o nível de emprego.

Após a concordata do Banco Lehman Brothers, há a disparada do dólar e o racionamento do crédito internacional, conforme já apresentado nesse trabalho. Logo, segundo a FOLHA ONLINE (2009), o Banco Central anuncia um leilão de US\$ 500 milhões com compromisso de recomprar a moeda depois de 30 dias. Através dessa operação o BACEN emprestaria recursos às instituições financeiras para que as mesmas pudessem financiar as exportações nacionais no período.

Cumprido grifar que o BACEN obriga os bancos a depositarem em uma conta no próprio Banco Central parte dos depósitos à vista e a prazo. Este depósito conhecido como compulsório é um dos instrumentos da política monetária. Um dos instrumentos mais utilizados pelo governo para combater a crise foi a liberação dos depósitos compulsórios nesse período de incertezas. Com essa medida os bancos estão liberados a emprestar mais recursos. (FOLHA ONLINE 2009).

Nesse contexto de utilização do compulsório como política anticíclica, ainda conforme o autor acima, foram registradas várias alterações no recolhimento do mesmo até final do mês de outubro de 2008. A primeira mudança beneficiou os bancos pequenos e médios, os quais operavam com o leasing. Portanto, com a medida foram injetados R\$ 13 bilhões no mercado.

O segundo anúncio de redução do compulsório, conforme a FOLHA ONLINE (2009), favoreceu os grandes bancos, pois, o abatimento no depósito obrigatório aconteceria caso os mesmos adquirissem parte das carteiras de créditos das instituições financeiras de pequeno porte. A nova estimativa é a injeção de R\$ 23,5 bilhões na economia.

Ademais, foram anunciadas mais duas mudanças no recolhimento mandatório objetivando ampliar as possibilidades de cessão de ativos dessas instituições para bancos de grande porte através da venda de títulos e valores mobiliários de renda fixa.

A outra estratégia utilizada pelo Banco Central foi sobre o recolhimento dos depósitos a prazo, os quais eram feitos mediante a compra de títulos públicos. Agora 70% dos depósitos compulsórios a prazo se dariam em espécie, sem nenhuma

remuneração sobre o valor depositado, logo os bancos maiores eram incentivados a comprar papéis de bancos menores com problema de liquidez. (FOLHA ONLINE 2009).

A antecipação das contribuições ao Fundo Garantidor de Crédito (FGC) pelos bancos, garantiria um desconto no recolhimento compulsório equivalente à contribuição de um mês ao FGC, segundo anunciado pelo BACEN em 27 de outubro de 2008. Além disso, o limite de dedução sobre a exigibilidade adicional aumentou de R\$ 300 milhões para R\$ 1,0 bilhão.

As medidas tomadas pelo Banco do Brasil (BB) para suprir a falta de recursos para o setor agrícola, como a antecipação de R\$ 5,0 bilhões em crédito e da criação de uma linha de crédito específica para os produtores rurais no valor de R\$ 1,0 bilhão conforme anúncio do ministro da agricultura Reinhold Stephanes. (FOLHA ONLINE 2009).

Já o Conselho Monetário Nacional (CMN) informou a liberação de créditos para as empresas do agronegócio, em especial para frigoríficos e empresas do setor de aves, suínos e carnes bovinas no patamar de R\$ 12,6 bilhões. A CMN divulgou também uma linha de crédito para a estocagem da produção de álcool durante a safra deste ano no valor de R\$ 2,3 bilhões.

A Caixa Econômica Federal (CEF) disponibilizou um limite crédito para capital de giro de R\$ 3 bilhões para empresas da construção civil. O próximo passo dado pela CEF foi ampliação do teto financiável para compras de material de construção de R\$ 7 mil para R\$ 25 mil. Por fim, o banco acima liberou também R\$ 2,0 bilhões para o financiamento de bens de consumo, como eletrodomésticos, eletrônicos, móveis, TV e vídeo.

O BB adquiriu 49,9% do capital votante e 50,0% do capital social do Banco Votorantin em uma operação que envolveu R\$ 4,2 bilhões, segundo notícia do FOLHA ONLINE. Essa operação foi aprovada pelo governo federal através da medida provisória aprovada pelo Presidente Lula, na qual autorizou os bancos públicos (CEF e BB) há comprarem participações em instituições financeiras sem licitação.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) também disponibilizou recursos para combater a crise, como as linhas de crédito para o pré-embarque das exportações (R\$ 5,0 bilhões) e capital de giro de empresas

(R\$ 16,0 bilhões). Para os próximos anos o banco vai garantir R\$ 100,0 bilhões em investimento nas áreas de infra-estrutura, gás e energia, bens de capital. Em conjunto com esses fatos soma-se a redução da Taxa de Juro de Longo Prazo (TJLP) de 6,25% (a.a) para 6% (a.a) nos empréstimos concedidos pela instituição referida. (FOLHA ONLINE 2009).

Salienta-se também ainda segundo informação acima, a isenção do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para investimento no mercado de capitais e operações de empréstimos externos, aumentando a rentabilidade do capital estrangeiro. Ainda no contexto internacional, O FED e BACEN firmaram uma linha de troca de dólares por reais (swap) no valor de US\$ 30,0 bilhões.

Na tentativa de neutralização dos desdobramentos da crise no Brasil, o governo recorreu ao afrouxamento das políticas fiscais como forma de incentivar o consumo e aliviar o bolso dos contribuintes. Isso ocorreu mediante a apresentação da nova tabela do Imposto de Renda (IR) e a redução do IOF para financiamentos de motocicletas.

Já o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) teve sua incidência decrescida para a linha branca, isto é, geladeiras (5,0%), fogões e tanquinhos (isento), máquinas de lavar (10,0%). Essa redução contempla também o setor de máquinas e equipamentos, além de materiais de construção, eletrodomésticos, trigo, farinha, caminhões e veículos, sendo que este último será analisado separadamente na próxima seção deste estudo.

4.2 O SETOR AUTOMOTIVO NACIONAL E A CRISE

O ano de 2008 será lembrado pela grave crise econômica que assolou o mundo, contudo foi o período no qual se registrou o melhor desempenho do setor automobilístico nacional, devido ao aquecimento do mercado interno através das reduções tarifárias impostas pelo governo brasileiro. Conforme dados da ANFAVEA, a produção de autoveículos (automóveis, ônibus, caminhões e utilitários) alcançou a marca histórica de 3.215 milhões de unidades fabricadas um aumento de 7,9% em comparação com o ano de 2007 (2.980 milhões de unidades).

Apesar do bom resultado as expectativas para o complexo até agosto de 2008 apontavam, segundo o Informe Setorial do BNDES (JUL/08), previsão de

produção de aproximadamente 3,4 milhões impetrando na utilização máxima da atual capacidade instalada de produção 3,5 milhões por ano. No encerramento de 2007 até agosto de 2008 se verificou a implantação de um terceiro turno de trabalho na maioria das montadoras, visto que a demanda interna e externa estavam aquecidas.

Para acompanhar essa demanda foram previstos investimentos de US\$ 5,0 bilhões para o ano, com o intuito de aumentar a produção da cadeia automotiva para 3,8 milhões de veículos/ano, além do desenvolvimento de novos protótipos e a reestilização de alguns modelos, isto é, pequenas alterações no design sem alteração da plataforma e da motorização (*face lift*). Porém segundo a ANFAVEA, o investimento realizado foi aquém das expectativas, pois, atingiu aproximadamente US\$ 3,0 bilhões em 2008.

No entanto, foi no mês de outubro de 2008 que o impacto da crise internacional atingiu o setor automotivo brasileiro, através da redução da liquidez mundial e de um rigoroso critério de aprovação de financiamento, influenciada pela menor disponibilidade dos bancos em conceder empréstimos.

Logo, o resultado do quarto trimestre de 2008 apresentou intensa desaceleração das vendas. Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), houve uma redução de 15,0% em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior.

No último trimestre de 2008 a produção de autoveículos apresentou um forte revés produtivo com o recuo de 25,5% na fabricação de novas unidades em comparação ao quarto trimestre de 2007. Porém, até o início do colapso financeiro, a produção já apresentava crescimento de 20,1% em relação aos três primeiros trimestres do ano anterior.

Deve-se destacar ainda segundo a FENABRAVE que apesar da crise, as vendas internas, de acordo com a federação acima, evoluíram de 2.323 milhões para 2.671 milhões de veículos comercializados na comparação entre os anos de 2007 e 2008. Esse aumento de 14,1% nas vendas foi responsável pela elevação do 9º para o 6º maior mercado consumidor do mundo ficando atrás de EUA, China, Japão, Alemanha e Rússia e na frente de França, Inglaterra e Itália.

Já as exportações de automóveis diminuíram de 789,3 mil unidades em 2007 para 734,5 mil no ano da crise, com isso de acordo com a ANFAVEA foi

registrada a queda de 6,9% no período. Além disso, houve redução também na participação das vendas externas no total produzido, isto é, 26,5% do total produzido em 2007 foram destinados às exportações, já em 2008 22,8% foi destinado ao exterior.

A partir de novembro de 2008 as empresas do setor automotivo nacional implementaram planos de contingência, ou seja, redução de turnos de trabalho e férias coletivas. A proposta da planta de São José dos Pinhais da multinacional alemã Volkswagen foi reduzir para três dias a semana de trabalho. Já a Case New Holland cancelou 350 contratos em dezembro, os quais venceriam em março de 2009. (LOURENÇO 2009).

Ainda no que sublinha as reduções no patamar de funcionários do pólo automotivo, a Volvo (planta de Curitiba) dispensou 430 empregados, enquanto que a planta de São José dos Campos da GM demitiu 2.344 colaboradores, a unidade de Gravataí repetiu o período de férias coletivas em fevereiro de 2009 já que foram cancelados 744 contratos de trabalho. (LOURENÇO 2009).

O sindicato dos metalúrgicos de Curitiba negociou com a montadora francesa Renault a suspensão temporária de 800 operários por cinco meses. A decisão acima foi subsidiada com os recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), e beneficiou os trabalhadores acima através de uma bolsa de qualificação profissional mediante o compromisso do recebimento dos salários líquidos. Porém, o funcionário abria mão dos direitos de receber o salário desemprego.

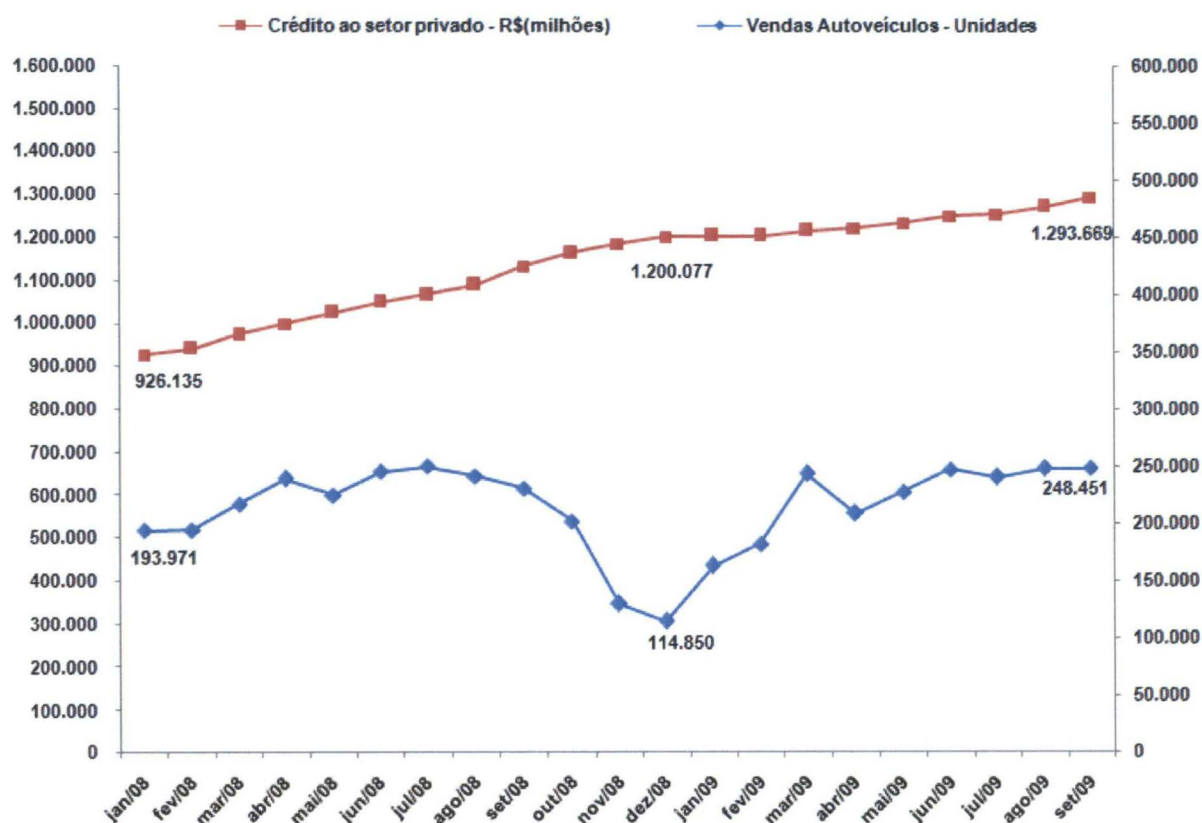
Apesar de o setor apresentar redução nos postos de trabalho, o comportamento da taxa de desocupação auferida pela Pesquisa Mensal de Emprego (PME) do IBGE divulgou que o desemprego atingiu o nível de 6,8% em dezembro de 2008. Contudo, no final do primeiro trimestre de 2009 a mesma taxa alcançou o valor mais alto durante a crise: 9,0% da população economicamente ativa.

É importante mostrar os dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) os quais apontam a redução de 40,8 mil, 654,0 mil e 101,4 mil postos de trabalho entre novembro de 2008 e janeiro de 2009, respectivamente. Esse resultado indicou que a indústria nacional não voltaria tão cedo a operar nos níveis pré-crise durante o primeiro trimestre.

Cabe agora lembrar que foram aprovadas medidas setoriais para tentar neutralizar os desdobramentos da crise, além das de âmbito nacional já introduzido na seção anterior deste capítulo. No que implica aos trabalhadores demitidos dos ramos atingidos diretamente pela instabilidade internacional, o Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador (CODEFAT) ampliou o tempo de recebimento do seguro-desemprego de cinco para sete meses.

Destaca-se ainda que as instituições financeiras Banco do Brasil e o Banco Nossa Caixa disponibilizaram uma linha de crédito no valor de R\$ 4,0 bilhões cada, para amparar os bancos e financeiras ligadas às montadoras com a finalidade de elevar o crédito e combater a escassez do mesmo. Em conformidade com essas medidas, o CODEFAT liberou R\$ 200,0 milhões para taxistas comprarem automóveis novos, tendo cinco anos como prazo para pagamento e financiamento de até 90% do valor do veículo.

GRÁFICO 2 – VENDAS INTERNAS DE VEÍCULOS X OPERAÇÕES DE CRÉDITO – 2008/2009



FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. ANFAVEA
Boletim Mensal - 2009. BANCO CENTRAL DO BRASIL

Salienta-se que as medidas citadas tiveram impacto positivo no desempenho do setor. De acordo com o levantamento realizado pela Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF), o saldo do crédito para aquisição de veículos pelas Pessoas Físicas atingiu R\$ 138,1 bilhões em 2008 registrando incremento de 23,7% em comparação com os R\$ 111,6 bilhões de 2007.

Neste sentido, com o intuito de compreender o comportamento das vendas internas do setor automotivo, o gráfico 2 apresenta a evolução mensal do crédito entre 2008 e 2009. De acordo com os dados do BACEN, as operações de crédito ao setor privado entre janeiro a dezembro de 2008 cresceram 29,6%. Já no ano seguinte o aumento percentual foi mais comedido, apenas 7,7% entre janeiro e setembro de 2009.

Por outro lado, as vendas internas do pólo automobilístico apresentaram um comportamento diferenciado, com períodos de elevação de janeiro (193 mil) a julho (249 mil) de 2008. Porém, foi registrada também uma forte queda entre agosto a dezembro do mesmo ano, pois, o ano de 2008 encerrou com recuo de 40,8% nas vendas (gráfico 2).

No ano de 2009 se iniciou uma significativa recuperação no patamar das vendas internas de automóveis, haja vista, que entre janeiro (163 mil) a setembro (248 mil) registrou-se incremento de 52,3% nas vendas, conforme os dados do gráfico 2.

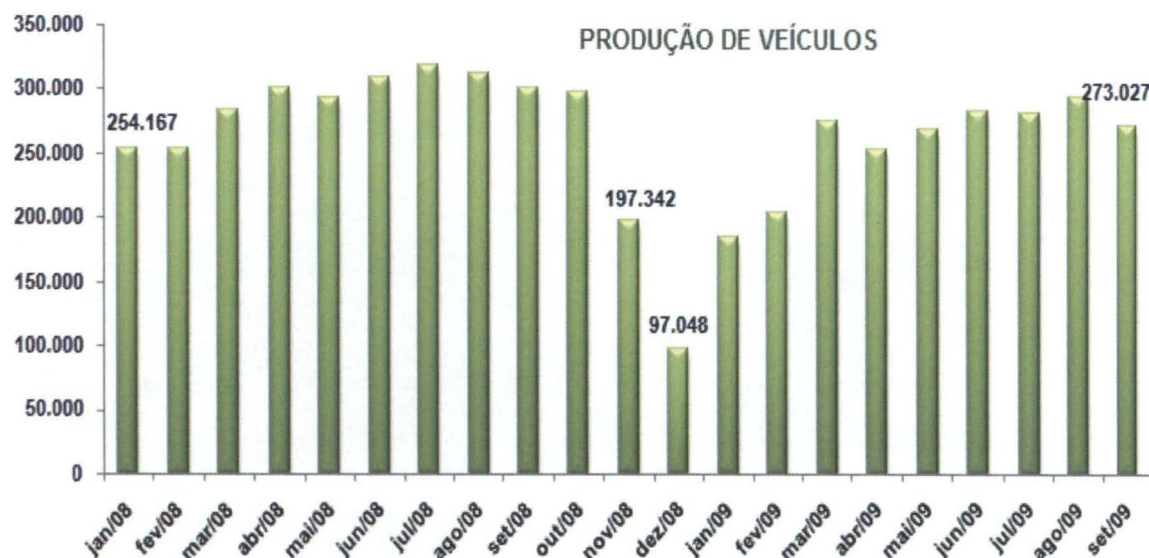
É de conhecimento geral a relevância do crédito para aquisição de bens com valor agregado elevado, como por exemplo, os automóveis. Logo se percebe que desde 2008 o governo brasileiro trabalha com uma política expansionista do crédito (gráfico 2). Segundo levantamento realizado pelo BACEN o estoque total de crédito vem crescendo mensalmente, pois, de janeiro de 2008 a setembro de 2009 a participação do crédito frente ao PIB saltou de 34,2% para 45,6%, respectivamente.

Já a partir do surgimento da crise americana em meados de setembro de 2008, o impacto nas vendas foi forte e imediato. Os dados do gráfico 2 apresentam uma queda 50,2% entre setembro (230 mil) e dezembro (114 mil) de 2008. Portanto mesmo com as operações de crédito para o setor privado em expansão não foi possível desacelerar o recuo nas vendas.

No que diz respeito à produção nacional de veículos, o gráfico 3 abaixo apresenta a evolução mensal do mesmo a partir dos dados da ANFAVEA. De janeiro

a julho de 2008 foi registrado o incremento de 25,3% na produção, sendo que este último mês foi o melhor do biênio 2008/2009 com a fabricação mensal acima dos 318 mil unidades.

GRÁFICO 3 – PRODUÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS – MENSAL - 2008/2009



FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. ANFAVEA

Contudo, logo após este resultado até o mês de outubro se verifica uma gradual queda na produção, a qual é acentuada em novembro (197 mil) e culmina em dezembro (97 mil) de 2008 com o pior desempenho mensal dos últimos anos. De janeiro a dezembro de 2008 a queda na produção foi de 61,8%, já de julho (melhor desempenho) a dezembro a recuo foi de 69,5% (gráfico 3).

É importante entender a partir de 2009 houve uma expressiva recuperação no nível de produção da indústria automotiva voltando aos patamares pré-crise (gráfico 3). De janeiro (185 mil) a setembro (273 mil) de 2009 a fabricação de automóveis obteve crescimento de 47,5% sendo que o mês de agosto foi o melhor do ano com mais de 295 mil unidades produzidas.

Depois do exposto sobre a atuação das vendas internas e da produção nacional de veículos nos anos de 2008/2009 se percebe uma correlação entre eles, pois, ambos apresentam um crescimento antes da crise, uma forte retração no último trimestre com um desempenho pífio no mês de dezembro de 2008. Ademais, em janeiro de 2009 se iniciou uma significativa recuperação nas vendas e na

produção e neste período o acontecimento relevante para o setor foi à isenção/redução do IPI (tabela 7).

TABELA 7 - ALÍQUOTA (%) SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI) - SETOR AUTOMOTIVO - BRASIL

MOTORIZAÇÃO ANO	1000 cc	1001 cc a 2000 cc		acima de 2000 cc	
	(Gas/Álc/Flex fuel)	Gasolina	Álcool/Flex fuel	Gasolina	Álcool/Flex fuel
2002/2003	9,0	15,0	13,0	25,0	20,0
2004/2008	7,0	13,0	11,0	25,0	18,0
dez-2008/set-2009	0,0	6,5	5,5	25,0	18,0

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Nov. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

Logo, há fortes indícios que a medida adotada pelo governo brasileiro de redução do IPI foi impactante para recuperar o desempenho do setor automobilístico durante a crise mundial (tabela 7). Esse incentivo fiscal foi concedido a partir de dezembro de 2008, visando ativar a demanda, a produção e manter o nível de empregos no setor, o qual é preponderante para o desenvolvimento da economia nacional.

Analisando os dados da tabela 7, percebemos que no ano de 2004 houve uma redução pequena na carga tributária (2%) incidente sobre o setor, haja vista que na época o Real estava desvalorizado e o mercado interno estagnado. De acordo com o Informe Setorial do BNDES (Jul.2008), as exportações eram a principal demanda, contudo uma diminuição dos impostos poderia aquecer o mercado.

No entanto, a situação atual do pólo automotivo e da economia brasileira é bem diferente, pois, em novembro de 2009 o Dólar americano está desvalorizado e o mercado nacional tomou a posição das vendas externas como a principal demanda do complexo em questão. Porém o agravamento do surto financeiro obrigou o governo a diminuir o Imposto sobre Produtos Industrializados de forma significativa.

Dessa forma, entre dezembro de 2008 e setembro de 2009 as alíquotas caíram de 11,0% para 5,5% para os automóveis com o motor entre 1.0 e 2.0 movidos a álcool ou tecnologia *flex*, já os a gasolina saíram de 13,0% para 6,5%. Por fim, os veículos conhecidos como “populares” com potência de 1.0 tiveram redução de 7,0% para zero no período.

Segundo estimativa da Diretoria de Estudos Macroeconômicos (DIMAC) do IPEA, cada aumento de R\$ 1,00 na demanda por autoveículos, acarreta em um

aumento de R\$ 2,37 e R\$ 1,39 na produção do setor automotivo e por fabricação dos outros setores respectivamente. Portanto, os automóveis possuem a capacidade de induzir outras atividades econômicas devido ao seu encadeamento ao longo da cadeia produtiva.

É necessário esclarecer conforme MUNIZ (2005) que essa cadeia é composta por indústria de extração mineral e metais (fornecedores), autopeças, concessionárias (comercialização) e montadoras (agentes dominantes). Sendo que essa última atualmente direciona suas atividades para mais que a simples produção e venda, agora atuam em aspectos relacionados ao ciclo de vida do veículo.

Mediante as correlações acima sobre a desoneração do IPI (tabela 7) e a nota técnica do IPEA, compete ilustrar que o governo avaliou que aproximadamente R\$ 1,8 milhão deixou de ser arrecadado durante o primeiro semestre de 2009. É necessário considerar que a produção do ramo produtivo em análise é onerada também por outros tributos, como o Programa de Integração Social (PIS), a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Ademais, no que tange ainda aos impostos acima, a incidência dos mesmos permaneceu inalterada durante o período, ou seja, a taxa de ICMS e PIS/Cofins para qualquer tipo de automóvel independente da motorização e do combustível é de 12,0% e 11,6% respectivamente.

Segundo a ANFAVEA (2009), esse patamar elevado de taxaço foi o responsável pelo Brasil ser o líder na participação dos tributos sobre o preço final dos automóveis em 2008, em média de 26,4%, enquanto que nos EUA e Japão a média é de 6,1% e 9,1% ao mesmo tempo. A maior participação individual ocorre na produção de automóveis a gasolina acima de 2.000 cc, sendo que o valor obtido das taxaçoes é de 36,4% sobre o preço do veículo.

Ainda conforme a nota da DIMAC/IPEA foi através do aumento das vendas que a arrecadação dos outros impostos subiu, contribuindo de forma positiva para a compensação da política fiscal expansionista adotada pelo governo através da redução do IPI.

Em relação às vendas de veículos, as informações da FENABRAVE apontam aumento de 16,7% em setembro de 2009 em comparação com o mesmo mês do ano passado. Já o acumulado dos três primeiros trimestres apresentou

elevação de 5,4%, pois, saíram de 2.096 milhões de unidades em 2008 para 2.211 milhões em 2009.

TABELA 8 - PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS DAS PRINCIPAIS MONTADORAS - BRASIL - JANEIRO A SETEMBRO 2009

ANO	PRODUÇÃO (UNIDADES)		CRESCIMENTO (%) (A/B)	PART. PROD 2009 (%)	PART. PROD 2008 (%)
	2009 (A)	2008 (B)			
FIAT	550.805	602.580	(8,59)	23,73	22,96
FORD	250.626	266.311	(5,89)	10,80	10,15
GM	428.062	516.010	(17,04)	18,44	19,66
HONDA	100.747	101.247	(0,49)	4,34	3,86
PEUGEOT	84.192	102.251	(17,66)	3,63	3,90
RENAULT	82.381	104.226	(20,96)	3,55	3,97
TOYOTA	44.411	50.885	(12,72)	1,91	1,94
VOLKSWAGEN	634.413	679.478	(6,63)	27,33	25,89
TOTAL SETOR	2.321.370	2.624.357	(11,55)	100,00	100,00

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Nov. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

Cumpramos ressaltar o desempenho da produção (tabela 8) e das exportações (tabela 9) de automóveis das principais montadoras instaladas no Brasil durante a crise. Nesse contexto, houve destaque para a VW, que apresentou recuo de 6,6% na produção, mas elevou a participação dentro do total produzido pelo setor, afinal continua sendo a maior fabricante nacional com quatro plantas instaladas e mais de 400 concessionárias, de acordo com a ANFAVEA.

TABELA 9 - EXPORTAÇÃO DE AUTOMÓVEIS DAS PRINCIPAIS MONTADORAS - BRASIL - JANEIRO A SETEMBRO 2009

ANO	EXPORTAÇÕES (UNIDADES)		CRESCIMENTO (%) (A/B)	PRODUÇÃO 2009 (C) (UNIDADES)	PART (%) EXP/PROD A/C
	2009 (A)	2008 (B)			
FIAT	29.267	62.318	(53,04)	550.805	5,31
FORD	39.007	70.188	(44,42)	250.626	15,56
GM	29.239	88.720	(67,04)	428.062	6,83
HONDA	12.262	14.803	(17,17)	100.747	12,17
PEUGEOT	11.849	7.624	55,42	84.192	14,07
RENAULT	20.761	19.953	4,05	82.381	25,20
TOYOTA	5.901	15.114	(60,96)	44.411	13,29
VOLKSWAGEN	149.811	234.788	(36,19)	634.413	23,61
TOTAL GERAL	324.222	571.834	(43,30)	2.321.370	100,00

FONTE: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2009. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, 2009. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: Nov. 2009.

ELABORAÇÃO: Própria

Por outro lado a Renault foi à montadora que apresentou maior queda percentual no nível de produção (20,9%) entre os nove primeiros meses do ano 2009 em comparação com o ano anterior. A americana GM no mesmo período verificou diminuição de 87,9 mil unidades produzidas, mas continua com o mesmo terceiro lugar em participação de mercado (19,8%) e produção (18,4%). Houve recuo também na produção geral setorial (11,5%) em comparação com o mesmo período do ano antecedente.

Por fim, as vendas externas continuam em queda, de acordo com a tabela 9, 43,3% no acumulado do ano. Novamente a montadora alemã Volks obteve destaque, isto se deve a queda 36,1% nas exportações aproximadamente, 84,9 mil unidades a menos. Mesmo assim, esse resultado significou que 23,6% do total produzido pela empresa são destinados ao exterior. A maior representatividade coube a francesa Renault, visto que 25,2% de sua produção são exportados. Além disso, houve um acréscimo de 4,0% no patamar vendido ao mercado internacional pela empresa.

Como sabemos a crise afetou fortemente a demanda externa, principalmente os principais destinos das nossas exportações, a Argentina, o México e a União Européia. Evidencia-se esse fato já que Fiat, Ford, GM e Toyota registram queda de 53,0%, 44,4%, 67,0% e 60,9% respectivamente no período em análise. No total as quatro fabricantes acima exportaram 132,9 mil unidades a menos.

Após toda a explanação acima se verifica que a crise econômica teve forte desdobramento sobre a indústria nacional, a qual segundo a ANFAVEA encerrou o ano de 2008 com mais de 109 mil empregados. Logo motivou planos de estímulos aos consumidores, suporte financeiro as montadoras e de contenção no nível de desemprego, vinculado ao fato da alta correlação econômica da cadeia produtiva automotiva com os outros setores da economia.

5 CONCLUSÃO

A proposta deste trabalho foi analisar a evolução do setor automobilístico brasileiro no que tange à produção e emprego diante das crises financeiras internas e externas. Para tal análise foi apresentada uma breve linha do tempo da indústria automotiva nacional, os aspectos teóricos da crise norte-americana, a conjuntura internacional e os desdobramentos da crise em questão de maneira geral no Brasil e específica no pólo automobilístico.

Inicialmente analisou-se a linha evolutiva do pólo automotivo brasileiro, desde a implementação do complexo através do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, passando pelo crescimento do setor durante o período do Milagre Econômico e a fase recessiva do choque do petróleo, além da estagnação vivida na década de 1980. Estes acontecimentos foram determinantes no entendimento de como o setor se transformou em um dos mais importantes para a economia nacional.

Ademais, tratou-se das mudanças adotadas nos anos 1990, com a liberalização econômica, abertura comercial e os fortes incentivos fiscais para investir no setor em questão. Verificou-se que no ano de 1997 a produção (2.069 milhões) e o emprego (104 mil) da indústria automotiva obtiveram resultados expressivos, os quais só foram superados, conforme dados da ANFAVEA, em 2004 (produção) e em 2007 (emprego) segundo a tabela 5. Após isso foi exposta a atualidade do ramo automobilístico, as novas estratégias das montadoras, os acordos internacionais até o período pré-crise em 2007.

Outro item desenvolvido neste estudo foi ponderar sobre a crise das hipotecas norte-americanas seus desdobramentos no âmbito internacional. Organizando argumentos sobre as medidas elaboradas pelo governo para conter a propagação da crise na economia nacional em especial no setor em análise.

Devido à característica peculiar da crise 2008-2009, recorreu-se a Teoria da Instabilidade Financeira de Hyman Minsky para explicar o surgimento da crise nos EUA e a conjuntura internacional. Segundo GIUBERTI (2009), a instabilidade financeira de Minsky surgia nas economias capitalistas avançadas com os sistemas financeiros altamente desenvolvidos a instabilidade financeira é intrínseca ao seu funcionamento.

Ainda sobre o arcabouço teórico enfatizamos a visão diferenciada do autor acima sobre o entendimento do comportamento da economia, o paradigma de Wall Street. Nesse contexto foi necessário apresentar os conceitos de hedge, portfólio especulativo e Ponzi, sendo essa última mais vulnerável as mudanças no mercado financeiro.

Com certeza os efeitos da atual crise foram os que mais se aproximaram da quebra da Bolsa de 1929, já que muitas empresas tiveram seu valor de mercado reduzido significativamente, além das concordatas e falências de grandes corporações caso da General Motors e do estopim da crise o Banco Lehman Brothers.

Verificou-se ainda prejuízos recordes, demissões em massa, férias coletivas, socorro financeiro de instituições através dos emprestadores de última instância (Banco Centrais), escassez do crédito mundial, estagnação das economias desenvolvidas, medidas anticíclicas dos governos federais.

A FORD, de acordo com LOURENÇO (2009), a segunda maior fabricante de veículos dos EUA, contabilizou apenas no país citado prejuízo de US\$ 1,9 bilhão, o maior desde sua fundação. Ademais, as montadoras americanas General Motors e Chrysler apresentaram propostas de reestruturação na casa dos US\$ 16,6 bilhões e US\$ 5,0 bilhões respectivamente.

Em resumo, muitas decisões foram tomadas, sendo a maioria delas de caráter keynesiano, isto é, intervencionismo e políticas fiscal já que a redução do nível de juros básicos não foi totalmente eficaz. No Brasil o receituário foi o mesmo, contudo os resultados no geral foram satisfatórios, exceto o nível de desempregados que registrou aumento.

Já as medidas setoriais foram decisivas, em especial as que se referiram ao complexo automobilístico, ou seja, redução na carga tributária (IPI) e a disponibilização de uma linha de crédito concedida pelos bancos estatais, visando conter os efeitos da crise. (FOLHA ONLINE 2009).

Apesar do ano de 2008 ser caracterizado pelo ano da crise financeira internacional, o pólo automobilístico nacional registrou recorde de produção acima dos 3,2 milhões de unidades fabricadas crescimento de 8%, segundo dados da ANFAVEA. Já no ano seguinte as vendas no acumulado de janeiro a setembro

cresceram 5,4%, pois, atingiram 2.096 milhões de unidades em 2008 e 2.211 milhões em 2009.

No final de 2008 até junho de 2009 devido à crise financeira houve redução de 4,34% no número de empregos do setor automotivo brasileiro. Já o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) apontaram uma redução de 40,8 mil, 654,0 mil e 101,4 mil postos de trabalho entre novembro de 2008 e janeiro de 2009, respectivamente.

Em suma, durante esses 52 anos de produção de veículos nacionais o montante total ultrapassou os 55,2 milhões de unidades produzidas, colocando atualmente o Brasil entre os maiores fabricantes mundiais e entre os principais mercados consumidores.

Além disso, o anuário estatístico da ANFAVEA apontou em dezembro de 2008, 19 montadoras instaladas no Brasil produzindo, automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões. No que diz respeito às plantas industriais há 40 espalhadas pelo país, contando com uma rede de 3.267 concessionárias. O faturamento do setor alcançou o patamar de US\$ 65,6 bilhões representando 19,4% do PIB Industrial.

REFERÊNCIAS

- AGENCIA FAPESP (2009). **“Milagre” explicado**. 29 jan. 2009. Disponível em: <<http://www.agencia.fapesp.br/materia/10032/noticias/-milagre-explicado.htm>> Acesso: 02 out. 2009.
- ALMEIDA, C. C. R. CARIO, S. A. F. MERCÊS, R. GUERRA, (2006) O. F. **Indústria automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento**. Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v.34, n.1, pag. 135-152, jul.2006.
- ANFAVEA (2006). **Indústria Automobilística Brasileira 50 anos (2006)**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/indice.pdf>> Acesso em: 30 set. 2009.
- ANFAVEA (2009). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario2009/indice.pdf>> Acesso: 27 out. 2009
- ANEF. **Estatísticas 2009**. Disponível em <:<http://www.anef.com.br/estatisticas/1- semestre-2009/index.htm>> Acesso: 02 nov. 2009
- CALANDRO, (2000) Maria Lucrecia. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas**. Mar-2000.
- CANGÜE, (2004) Feliciano José Ricardo; GODEFROID, Leonardo B.; SILVA, Eduardo. **Análise atual do setor automobilístico nacional**. Revista Científica Symposium. v. 2, n. 1, (2004).
- CARDIM DE CARVALHO, (1987) Fernando J. **Resenha Bibliográfica: Stabilizing an unstable economy**. Pesq. Plan. Econ. nº 17, pág. 257-264. Rio de Janeiro, abr. 1987.
- CARVALHO, (2009) Carlos Eduardo. **A crise internacional desafia o modelo brasileiro de abertura e liberalização**. Revista Estudos Avançados, vol. 23 nº 66. 2009.
- CARVALHO, (2008) Enéas Gonçalves. **Inovação Tecnológica na indústria automobilística: características e evolução recente**. Revista Economia e Sociedade, vol. 17 de 2008.
- CARVALHO, (2007) Veridiana Ramos da Silva. LIMA, Gilberto Tadeu. **Estrutura produtiva, restrição externa e crescimento econômico: a experiência brasileira**. Revista Economia e Sociedade, vol. 18 Abril-2009.
- DIMAC (2009), **Impacto da Redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de automóveis**. Nota Técnica, nº 25. IPEA. 2009.

FENABRAVE (2009). **Informativo Fenabreve emplacamentos**. Disponível em: <http://www.tela.com.br/dados_mercado/emplacamentos/index.asp?coditem=1> Acesso: 02 nov. 2009

FERREIRA, (2007) Tiago Toledo; PENIN, Guilherme. **A crise imobiliária norte-americana sob a ótica de Hyman Minsky**. Informações FIPE. Out. 2007.

FOLHA ONLINE (2009). **Veja as medidas já anunciadas no Brasil para combater os efeitos da crise**. 15 Set. 2009 Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u464961.shtml>> Acesso: 04 nov. 2009.

GERALDO, (2007) Augusto. **A organização do trabalho no século XX: taylorismo, fordismo e toyotismo**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

GIUBERTI, (2009) Ana Carolina. **A crise financeira recente a partir da teoria da instabilidade financeira de Minsky**. Informações FIPE. Mar.2009

HEMAIS, (2003) Carlos A. **Polímeros e a Indústria Automobilística**. Revista Polímeros vol. 13 abril/junho-2003.

HERMANN, (2005) J. **Reforma, endividamento externo e o 'milagre' econômico (1964/1973)**. Economia Brasileira Contemporânea. Campus, Rio de Janeiro, 2005.

HOLLANDA FILHO, (2003) Sergio Buarque de. **O estabelecimento de um Regime Automotivo diante da criação da OMC**. EST. ECON. São Paulo, v.33 n.4, Out-Dez 2003.

INFORME SETORIAL (2008). **O novo ciclo de investimentos do setor automotivo brasileiro**. BNDES, Área Industrial n.7, Jul. 2008.

INFORME SETORIAL (2008). **O panorama do setor automotivo**. BNDES, Área Industrial n.9, Dez. 2008.

INFORME SETORIAL (2009). **O Desdobramento da crise no setor automotivo**. BNDES, Área Industrial n.10, Março/2009.

LIKER, (2005) Jeffrey k. **O modelo Toyota: 14 princípios de gestão do maior fabricante do mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2005.

LIMA, Diego B. T; MATHIAS, (2009) João F. C. M. **Uma interpretação da crise subprime segundo a abordagem de Hyman Minsky**. II Encontro Internacional da Associação Keynesiana Brasileira. Set. 2009.

LOBÃO, (2008) Edison. **A crise do petróleo e os bicombustíveis**. Folha de São Paulo, 27 de junho de 2008. Disponível em: <<http://www.mme.gov.br/mme/noticias/outras/28.07.2008.html>> Acesso em: 04 out. 2009.

LOURENÇO, (2008) Gilmar Mendes. **O colapso das finanças internacionais e o Brasil**. *Análise Conjuntural*, v.30, n. 9-10, set./out. 2008.

LOURENÇO, (2009) Gilmar Mendes. **A crise internacional e o encaixe do Brasil: enfoque micro e macroeconômico**. *Análise Conjuntural*, v.31, n. 1-2, jan/fev. 2009.

MINSKY, H. (1982). **Can "it" happen again? Essays on instability and finance**, New York. M. E.

MUNIZ, (2005) S. T. G. **Atividades de serviços nas montadoras: dimensões, estratégias e trajetórias (1998-2004)**. Tese de Doutorado apresentada à Escola Politécnica da universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

RODRIGUES-POSE, A; ARBIX, (1999) G. **Estratégias do Estratégias do Desperdício - A Guerra entre Estados e Municípios por Novos Investimentos e as Incertezas do Desenvolvimento**. *Novos Estudos CEBRAP* N.54, julho de 1999. São Paulo.

SANTOS, Ângela M. Medeiros M. e BURITY, (2002) Priscila. **Histórias Setoriais: O Complexo Automotivo**. BNDES 50 ANOS – Dez.2002.

SICSÚ, (2009) João. **A gravidade da crise e a despesa de juro do governo**. *Notas Técnicas, DIMAC*. Nº 19. Março de 2009.

SICSÚ, (2009) João. **Economia brasileira começa a entrar nos trilhos**. *Radar* 52, Nota 05. IPEA. Julho de 2009.

VELOSO, F. A. VILLELA, A. GIAMBIAGI, (2008) F. **Determinantes do "milagre" econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica**. *Rev. Bras. Econ.* Vol.62 no.2 Rio de Janeiro Apr./June 2008.