

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA**

JAIRO SILVA DA SILVA

**PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS
DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO (1994 – 2014)**

Porto Alegre

2017

JAIRO SILVA DA SILVA

**PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS
DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO (1994 – 2014)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, como requisito à obtenção do título do Mestrado Profissional na área de concentração em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Herrlein Júnior

Porto Alegre

2017

CIP - Catalogação na Publicação

Silva, Jairo Silva da
Performance da indústria brasileira de veículos de
passeio no mercado doméstico (1994 - 2014) / Jairo
Silva da Silva. -- 2017.
128 f.

Orientador: Ronaldo Herrlein Júnior .

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas,
Programa de Pós-Graduação em Economia, Porto Alegre,
BR-RS, 2017.

1. Economia brasileira. 2. Indicadores da
economia. 3. Indústria automobilística. 4. Mercado
doméstico. I. Herrlein Júnior , Ronaldo , orient.
II. Título.

JAIRO SILVA DA SILVA

**PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS
DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO (1994 – 2014)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, como requisito à obtenção do título do Mestrado Profissional na área de concentração em Economia.

Aprovada em: Porto Alegre, 02 de maio de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Prof. PhD Ronaldo Herrlein Júnior - Orientador
URFGS

Prof. PhD Eugênio Lagemann
URFGS

Prof. PhD Glaison Augusto Guerrero
URFGS

Prof. PhD Hélio Henkin
URFGS

*Ao meu filho, fonte de incentivo;
A minha esposa pelo apoio e paciência;
Ao meu pai que me ensinou a realizar
(In memoriam).*

AGRADECIMENTOS

Agradeço as pessoas que dedicaram palavras de amizade, confiança e estímulo, contribuindo com a ajuda necessária para a execução do projeto até a entrega final do trabalho.

Em destaque, agradeço a Diretoria Executiva da Central Sicredi Sul pelo investimento de tempo e financeiro visando fortalecer meu conhecimento profissional. Ao colega Gerson Luís Kunkel pela confiança e estímulo ao novo desafio.

À Marli Cardoso Blehm responsável na digitação e formatação do trabalho.

À Secretaria do PPGE, pelo apoio e suporte ao longo do curso de forma efetiva e colaborativa.

Aos Mestres que transmitiram seu conhecimento e experiências profissionais com dedicação, esforço e carinho.

Um agradecimento especial ao Prof. Ronaldo Herrlein Júnior, que aceitou o convite para ser meu orientador e dedicou tempo precioso, sempre exigindo o meu melhor. Tenho a certeza que fez a diferença para execução deste trabalho.

A todos os meus familiares pela paciência e incondicional apoio.

RESUMO

Esta dissertação trata da performance da indústria automobilística nacional e, entre outras variáveis, foca as vendas e a produção de veículos nacionais de passeio para o mercado doméstico, abordando o número de emprego e volume de investimentos, ressaltando a sua importância para a economia nacional. O setor promove o desenvolvimento tecnológico e com a absorção de elevado contingente de empregos, apresenta expressiva geração de rendas e tributos, bem como forte encadeamento com outros setores da economia. O período analisado inicia em 1994 com a implantação do Plano Real que possibilitou estabilidade na economia, destacando a inflação baixa, atingindo 1,7% ao ano em 1998 medida pelo IGP-DI. Esta conquista pode ser consolidada durante os dois Governos de FHC, alterando sobremaneira a atuação dos agentes econômicos com maior planejamento financeiro, as indústrias passaram a investir mais para atender o consumo reprimido devido à falta de cenário e as instituições financeiras disponibilizaram as linhas de crédito com prazos mais dilatados. Durante Governo Lula (2003-2010), além de herdar a estabilidade econômica, beneficiou-se da economia chinesa que estava demandando *commodities* agrícolas e minerais e que impulsionaram as exportações brasileiras. Concomitantemente, as instituições financeiras concederam volumes expressivos de crédito para financiamento de automóveis e também há incremento real dos salários criando as condições positivas que influenciaram as vendas de automóveis. Por último, o Governo Dilma atua para dar continuidade a performance econômica de seu antecessor, neste momento, o Sistema Financeiro Nacional (SFN) incrementou os volumes de crédito e o governo manteve a desoneração fiscal para o setor. A partir de 2014, cessam os efeitos deste ciclo com a inversão das expectativas de mercado e retrocede o volume de vendas de automóveis nacionais de passeio no mercado brasileiro. Além do estudo destes governos para o setor, se faz necessário um resgate histórico a partir do Governo JK até 1993 que situará o período principal e também é comentado este mesmo resgate histórico da indústria automobilista nacional de automóveis de passeio.

Palavras-Chave: Economia brasileira. Indicadores da economia. Indústria automobilística. Mercado doméstico.

ABSTRACT

This thesis discusses the performance of the national automobile industry and, among several variables, focuses on the sales and on the production of national passenger carrying vehicles for the domestic market, approaching employment figures and investments volume, as well as highlighting its importance to the national economy. The sector fosters the technological development and through the absorption of a high contingency of jobs, it presents an expressive generation of income and taxes, as well as a strong connection with other sectors in the economy. The period analyzed herein starts in 1994 with the implementation of the Real Plan, which enabled economy stability, with low inflation reaching 1.7% per year in 1998, as measured by IGP-DI. This achievement is consolidated during the two terms of President Fernando Henrique Cardoso, significantly changing the action of the economic agents with additional financial planning; the industries start to invest more to meet the needs of the repressed consumption due to the lack of a scenario and the financial institutions make credit lines available with broader terms. During President Lula's terms (2003-2010), in addition to inheriting the economic stability, there is the benefit of the Chinese economy, which then demanded agricultural and mineral commodities, boosting Brazilian exports. At the same time, financial institutions grant expressive credit volumes for vehicles financing. In addition, it is necessary to consider the advent of a real salary increment, which creates positive conditions influencing car sales. Finally, President Dilma Rousseff's government tries to continue the economic performance of the previous government. At that moment, the National Financial System (SFN) increased credit volumes and the government maintained the tax burden reduction for the sector. In 2014, however, the effects of this cycle ended, with the inversion of market expectations and thus the sales volume of national passenger carrying vehicles in the Brazilian market decreases. In addition to the study of those government periods in what concerns the sector, a historical overview from Juscelino Kubitschek's Government until 1993 is provided in order to introduce the discussion about the main period and to provide a perspective on the historical development of the national automobile industry of passenger carrying vehicles.

Keywords: Brazilian economy. Economic indicators. Automobile industry. Domestic market.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Dívida Interna Líquida (DIL) do Setor Público (% sobre PIB)	35
Gráfico 2 – Taxa de desemprego - PME	38
Gráfico 3 – Dívida Interna Líquida (DIL) do Setor Público (% sobre PIB)	53
Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME	55
Gráfico 5 - Saldo de crédito / PIB	85

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Faturamento líquido: 1966-1979 (US\$ milhões)	30
Tabela 2 -	Indústria automobilística brasileira: emprego 1960-1979 (em pessoas)	31
Tabela 3 -	Produção e licenciamentos de automóveis: 1960-1979 (em unidades)	32
Tabela 4 -	Faturamento líquido: 1980-1993 (US\$ milhões)	46
Tabela 5 -	Indústria automobilística brasileira: investimento 1980-1993 (US\$ milhões)	47
Tabela 6 -	Indústria automobilística brasileira: emprego 1980-1993 (em pessoas)	48
Tabela 7 -	Produção e licenciamentos de automóveis: 1980-1993 (em unidades)	49
Tabela 8 -	Faturamento líquido: 1994-2002 (US\$ milhões)	62
Tabela 9 -	Indústria automobilística brasileira: investimento 1994-2002 (US\$ milhões)	63
Tabela 10 -	Indústria automobilística brasileira: emprego 1994-2002 (em pessoas)	63
Tabela 11 -	Produção e licenciamentos de automóveis: 1994-2002 (em unidades)	64
Tabela 12 -	Faturamento líquido: 2003-2014 (US\$ milhões)	82
Tabela 13 -	Indústria automobilística brasileira: investimento 2003-2012 (US\$ milhões)	82
Tabela 14 -	Indústria automobilística brasileira: emprego 2003-2014 (em pessoas)	83
Tabela 15 -	Produção e licenciamentos de automóveis: 2003-2015 (em unidades)	84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACESITA	Aperam South America
AI-5	Ato Institucional n. 5
ALBRAS	Alumínios Brasileiros S/A
ALUNIMA	Alumina do Norte do Brasil S/A
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BACEN	Banco Central do Brasil
BANERJ	Banco do Estado do Rio de Janeiro
BANESPA	Banco do Estado de São Paulo
BB	Banco do Brasil
BC	Balança Comercial
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional da Habitação
BP	Balança de Pagamentos
CCAS	Comissão Consultiva de Armazéns e Silos
CCF	Conta Capital e Financeira
CEF	Caixa Econômica Federal
CIP	Comissão Interministerial de Preços
CMN	Conselho Monetário Nacional
COPOM	Comitê de Política Monetária
COSIPA	Companhia Siderúrgica Paulista
CPMF	Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CST	Companhia Siderúrgica de Tubarão
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DEB	Dívida Externa Bruta
DEL	Dívida Externa Líquida
DIL	Dívida Interna Líquida
EUA	Estados Unidos da América
FBKF	Formação Bruta Capital Fixo
FDS	Fundo de Desenvolvimento Social
FED	Federal Reserve

FGC	Fundo Garantidor de Credito
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FMI	Fundo Monetário Internacional
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEICON	Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval
GEIMAP	Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada
GEIMAR	Grupo de Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias
GEIMF	Grupo Executivo da Indústria de Material Ferroviário
GEMF	Grupo Executivo do Minério de Ferro
GM	General Motors
GNV	Gás Natural Veicular
ID	Investimentos Diretos
IED	Investimentos Estrangeiros Direto
IGP-DI	Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna
IGP-M	Índice Geral de Preços-Mercado
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INOVAR-AUTO	Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
IOF	Imposto sobre Operações de Crédito
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPMF	Imposto Provisório sobre Movimentação Financeira
IRPF	Imposto de Renda Pessoa Física
ISI	Industrialização por Substituição de Importações
LFT	Letras Financeiras do Tesouro
LRF	Lei de Responsabilidade Fiscal
LTN	Letras do Tesouro Nacional
MF	Ministério da Fazenda
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social
NTC-C	Notas do Tesouro Nacional série C

NTN	Notas do Tesouro Nacional
OGU	Orçamento Geral da União
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OI	Operações Intercompanhia
ORTN	Obrigações Reajustados do Tesouro Nacional
OTNFd	Obrigações do Tesouro Nacional Fiscais diárias
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PAI	Plano de Ação Imediata
PBEV	Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular
PBF	Programa Bolsa Família
PF	Polícia Federal
PFL	Partido da Frente Liberal
PIB	Produto Interno Bruto
PM	Plano de Metas
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PME	Pesquisa Mensal de Emprego
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PND	Plano Nacional de Desestatização
PROÁLCOOL	Programa Nacional do Alcool
PROER	Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento do Sistema Financeiro Nacional
PROES	Programa de Incentivo à Redução do Setor Público Estadual na Atividade Bancária
PSI	Programa de Sustentação do Investimento
PT	Plano Trienal
PT	Partido dos Trabalhadores
RA	Regime Automotivo
RAET	Regime Administrativo Especial Temporário
SELIC	Sistema Especial de Liquidação e Custódia
SIDERBRÁS	Siderurgia Brasileira
SFH	Sistema Financeiro da Habitação

SFN	Sistema Financeiro Nacional
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito
TC	Transações Correntes
TRF	Títulos de Renda Fixa
UNIBANCO	União de Bancos Brasileiros S/A
UFIR	Unidade Fiscal de Referência
URP	Unidade Referencial de Preço
URV	Unidade Real de Valor
USIMINAS	Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	CONTEXTO SOCIAL, POLÍTICO E ECONÔMICO DE 1957 A 1993 E A PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO	18
2.1	PERÍODO DE 1957 A 1979: DO GOVERNO JUSCELINO KUBISTCHEK ATÉ 1979 E O MODELO DE ISI (II PND)	18
2.1.1	Governos Juscelino Kubistchek (JK), Jânio Quadros e João Goulart	18
2.1.2	Início do Governo Militar até 1967	22
2.1.3	Período de 1968 a 1973 (Milagre Econômico)	24
2.1.4	Período de 1974 a 1979 (II PND)	27
2.1.5	Análise do setor automobilístico no período JK até 1979	29
2.2	PERÍODO DE 1980 A 1993	33
2.2.1	Período de 1980 a 1985 (III PND e fim do Regime Militar)	34
2.2.2	Plano Cruzado	36
2.2.3	Plano Bresser	39
2.2.4	Plano Verão	40
2.2.5	Planos Collor I e II	41
2.2.6	Governo Itamar (período antes do Plano Real)	45
2.2.7	Análise setor automobilístico no período de 1980 a 1993 (III PND e Planos Econômicos)	46
3	CONTEXTO SOCIAL, POLÍTICO E ECONÔMICO DE 1994 A 2014 E A PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO	52
3.1	PERÍODO DE 1994 A 2002: PLANO REAL E O GOVERNO FHC	52
3.1.1	Governo Itamar (implantação e pós Plano Real)	52
3.1.2	Governo FHC (1995-2002)	56
3.1.3	Análise do setor automobilístico no período de 1994 a 2002 (Plano Real e Governo FHC)	62
3.2	PERÍODO DE 2003 A 2014	67
3.2.1	Governo Lula (2003-2010)	67

3.2.2	Governo Dilma (2011-2014)	76
3.2.3	Análise do setor automobilístico no período dos Governos Lula e Dilma (1994-2014)	81
4	CONCLUSÕES	91
	REFERENCIAS	97
	APÊNDICE A – INDICADORES MACROECONÔMICOS	101
	APÊNDICE B – INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	114

1 INTRODUÇÃO

A indústria automobilística engloba os fabricantes de tratores e colheitadeiras, caminhões dos variados portes, ônibus e automóveis de passeios. Os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Brazilian Automotive Industry Yearbook-ANFAVEA, 2016) dizem que o complexo industrial brasileiro abrange 31 fabricantes, 65 parques industriais, 624 empresas de autopeças e 5.533 concessionárias.

Os dados demonstram ainda que faturamento das montadoras totalizou US\$ 95,5 bilhões, durante o ano de 2014. É um setor intensivo em capital, demandando investimentos de 1994 a 2012 que totalizam a US\$ 68 bilhões. A capacidade instalada está em torno de 4,5 milhões de autoveículos e 109 mil máquinas agrícolas e rodoviárias por ano. Em 2015, gerou US\$ 16,9 bilhões de exportações e US\$ 22,4 bilhões de importações, empregos diretos e indiretos que somaram a 1,5 milhões e com a atuação de 200 mil empresas, bem como a participação no Produto Interno Bruto (PIB) industrial e total, respectivamente, de 20,4% e 4,1% no ano de 2014. No ranking mundial, durante 2014, o Brasil era o 8º maior produtor e o 4º maior mercado interno. Gerou R\$ 173,5 bilhões de tributos em 2013. Estes são alguns números que espelham a pujança deste setor e a sua importância estratégica para a economia brasileira.

No presente estudo focou-se um tipo de montadora porque são diferentes as variáveis macroeconômicas que afetam cada tipo de montadora, por exemplo, as vendas de máquinas agrícolas ou colheitadeiras são influenciadas pela política de governo para o setor, preços das *commodities*, política de câmbio e linhas de financiamento. Da mesma forma, a produção de caminhões leves, médios e pesados terá outros determinantes. Por último, também há os veículos de passeio que possuem seu consumo correlacionado ao crescimento do PIB, renda per capita, financiamento e taxa de juros, portanto havendo outras variáveis.

Nesse sentido, focou-se na análise da performance das vendas e de produção de veículos de passeio nacionais no mercado doméstico, levando em conta a renda, emprego e investimentos encadeados do setor. O licenciamento do veículo é o momento que efetiva a venda da concessionária e inclui mais um veículo para a frota nacional. Por isto, a opção de focar o setor de veículos nacionais de passeio, analisar a sua performance e perceber a dinâmica atual do segmento.

Para tanto existem alguns questionamentos. Qual a performance de vendas medidas pelos licenciamentos de veículos nacionais no período de 1994 a 2014? O Governo apoiou o setor com uma política direcionada para os fabricantes? Há protecionismo à industrial nacional? Nestes 20 anos de análise, como se comportou a renda, o emprego e o crédito?

O período de estudo, propositalmente, contempla o momento em que o País passou a conviver com uma estabilidade econômica, advinda após a adoção do Plano Real em 1994, seguindo até 2014. Portanto, a política macroeconômica do País é o pano de fundo deste estudo.

Nesse cenário, tem-se como objetivo geral analisar a performance de vendas de automóveis nacionais de passeio no mercado interno brasileiro no período de 1994 a 2014 inserida na conjuntura econômica do período. E como objetivos específicos se apresentam:

- a) Situar o período de estudo com um contexto histórico da economia brasileira que inicia na década de 60 com as primeiras fábricas instaladas no país;
- b) da mesma forma, para situar o período principal de pesquisa, avaliar o contexto histórico das vendas de automóveis nacionais de passeio no país de 1960 a 1993;
- c) apresentar as estratégias utilizadas pelo governo federal para a sustentação do desenvolvimento do país, situando o grau de interferência e protecionismo dessas políticas no setor.

O contexto econômico é abordado desde o início dos primeiros dados disponíveis pela ANFAVEA na década de 60, permitindo a avaliação de uma série histórica da performance de vendas e produção de veículos, emprego do setor e investimentos, situando e facilitando a abordagem dos últimos 20 anos que serão foco do estudo. Portanto, a metodologia a ser utilizada contará com dados macroeconômicos e informações do banco de dados da ANFAVEA.

Os dados analisados têm como principal referência os Anuários da ANFAVEA, nos quais constam informações de licenciamentos de veículos nacionais e importados, possibilitando avaliar, separadamente, a venda de veículos no mercado doméstico. Entretanto há dados de exportações que complementam parte

da produção nacional de veículos e, desta forma, permitem uma leitura mais ampla do mercado da produção nacional de automóveis. Estes dados estão disponíveis para o final dos anos 50 e inícios dos anos 60.

Em suma, o contexto econômico dos anos 60 até o ano de 1993 ajudará a “situar o período de estudo” (Capítulo 2). Ao mesmo tempo, serão comentadas as políticas de governo direcionadas ao setor automobilístico de veículos de passeio. As vendas de automóveis de passeio nacionais entre 1960 a 1993 também serão comentadas para propiciar uma melhor leitura do capítulo seguinte. Enfatiza-se que a análise se centrará na performance de vendas de veículos de passeio a partir do plano de estabilização econômica, denominado Plano Real, estendendo-se até 2014 (Capítulo 3). Além dos dados da ANFAVEA, foram realizadas pesquisas de bibliografias acerca das políticas econômicas dos governos no período de estudo que propiciarão a base de informações, permitindo o conhecimento do material de forma mais relevante. O capítulo final contempla uma síntese das conclusões de cada capítulo, evidenciando as reflexões mais necessárias a serem postas à sociedade.

2 CONTEXTO SOCIAL, POLÍTICO E ECONÔMICO DE 1957 A 1993 E A PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO

Nesse capítulo são abordados o contexto social, político e o econômico brasileiro de 1957 até 1993. Serão explanadas as políticas de governo direcionadas para a indústria automobilística de veículos de passeio nacionais, com apresentação de dados durante o Governo JK até 1993, destacando as vendas no mercado doméstico, produção, comércio exterior, emprego, investimentos e faturamento. Portanto, auxilia o entendimento do capítulo 3 que aprofunda a conjuntura econômica, a partir da implantação do Plano Real até o final do 1º Governo Dilma, além de avaliar a performance da indústria brasileira de veículos de passeio no mercado doméstico, nos últimos 20 anos de estabilização econômica.

2.1 PERÍODO DE 1957 A 1979: DO GOVERNO JUSCELINO KUBISTCHEK ATÉ 1979 E O MODELO DE ISI (II PND)

O estudo está dividido em dois períodos. O primeiro inicia com o Governo de Juscelino Kubistchek até 1979, quando cessam os efeitos do II PND. O segundo começa em 1980 até a véspera do Plano Real. Baseado nesses períodos apresenta-se a avaliação da indústria automobilística brasileira de veículos de passeio, com o foco maior nas vendas dos produzidos no país, destinados ao mercado doméstico.

2.1.1 Governos Juscelino Kubistchek (JK), Jânio Quadros e João Goulart

O Governo de Juscelino Kubistchek (JK-1956–1961) adota o “Plano de Metas” cujo *slogan* era crescer “50 anos em 5”. O objetivo da política econômica era industrialização do Brasil num espaço de tempo relativamente curto. A experiência no planejamento na esfera estatal é um caso bem-sucedido de formulação, implantação e resultados com significativo conjunto de metas atingido durante o Governo JK.

Teve-se um conjunto de projetos governamentais voltados para infraestrutura conseguindo articular recursos externos e internos que sustentaram o

desenvolvimento da indústria automobilística, construção naval e aeronáutica, entre outras. Em suma, os projetos serviriam de base para atuar nos pontos de estrangulamento da economia brasileira de maneira assertiva e que impulsionaram o ciclo econômico. O Plano de Metas (PM) apresentava um conjunto de 31 metas, destinando cifras expressivas de recursos aos setores de energia, transporte, siderurgia e refino de petróleo.

Neste período, o Governo adotou os instrumentos de planejamento e técnicas (econometria e matriz insumo-produto) recém introduzidas na governança estatal, baseado no exemplo bem-sucedido na União Soviética a partir de 1929, que mesmo na Grande Depressão, pode apresentar expressivo crescimento econômico, inclusive despertando o amplo interesse de estudo pelos países capitalistas (REGO; MARQUES, 2013).

A dinâmica do modelo de desenvolvimento, basicamente, aconteceria pela Industrialização por Substituição de Importações (ISI), desta forma, inibindo as importações e incentivando os setores mais dinâmicos da economia (ligados ao capital externo), resultando no incremento de investimentos, aumento de renda e emprego. Ressalta-se que os setores de energia, transporte, infraestrutura eram pontos de estrangulamento, além dos de aciaria, cimento, industrial naval, automotiva e química. As instalações das montadoras impulsionaram setores nacionais de fornecimento de peças e os setores de construção naval, mecânica pesada e equipamentos elétricos também tiveram boa performance.

O mais bem-sucedido desses programas foi o que se destinou a promover a indústria automobilística, dirigido pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), e que ofereceu grandes benefícios à importação de equipamentos para fabricação e componentes automotivos durante um número limitado de anos. Em troca, essas empresas se comprometiam a adotar uma política de substituição progressiva das importações por componentes de fabricação nacional. (BAER, 2009, p. 83).

Além do GEIA, é oportuno citar outros grupos executivos compostos pela iniciativa privada e pública para formulação e aplicação de políticas. Entre estes tem-se o Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias (GEIMAR), Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada (GEIMAP), Grupo Executivo do Minério de Ferro (GEMF), Comissão Consultiva de Armazéns e Silos (CCAS) e Grupo Executivo da Indústria de Material Ferroviário (GEIMF).

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem um papel importante para financiar os gastos públicos e conceder recursos para o setor privado, oportunizando sua atuação e responsabilidade nos grupos executivos. O capital externo se fez presente através do crédito e pelos intensivos aportes nas atividades produtivas. O PIB de 1957-1961 progrediu a uma taxa anual de 8,2% com consequente aumento da renda per capita em 5,1% ao ano, inclusive superando as previsões do Plano de Metas (PM) (REGO; MARQUES, 2013).

O Governo de JK tinha apoio do capital nacional e as empresas estrangeiras propiciavam o suporte à implantação da indústria de bens duráveis e intermediários, respectivamente, incrementando o potencial de consumo dos capitalistas (Departamento II) e da classe dos trabalhadores (Departamento III). Assim, o Governo também integraria todos os departamentos, inclusive os de bens de capital (Departamento I). Os investimentos foram promovidos pelos capitais nacionais e estrangeiros e pelo Estado.

Diante da conjuntura mundial desfavorável com redução das importações dos países desenvolvidos, durante o Governo JK, se opta por manter o modelo por substituições de importações de bens duráveis e intermediários, incrementando em maior intensidade, as importações de bens de capital, agravando o *déficit* na Balança de Pagamentos e aumentando a dívida externa. A crise foi desencadeada pela reversão cíclica em meio ao processo inflacionário do Governo JK e término dos efeitos expansivos do crédito inseridos em contexto de forte insegurança política no início dos anos 60 (BRESSER-PEREIRA, 2014).

Brum (1991) explica, neste contexto, que o Governo suportou o *déficit* público recorrendo à obtenção de financiamentos externos e emissões monetárias. Naturalmente, as consequências destas medidas refletiram na elevação dos patamares de inflação e traduziram-se em perdas de poder aquisitivo para os trabalhadores assalariados.

Ohlweiler (1990) explica que o modelo ISI iniciou uma reversão do ciclo devido a expansão do Departamento II acima do consumo dos capitalistas, além disto, cessou os efeitos expansivos dos investimentos estrangeiros que deu sustentação à substituição das importações, fato relacionado à implantação de diversas multinacionais (destaque para automobilística). Por fim, os investimentos

em infraestrutura e incrementos de demanda derivada necessitavam maiores aportes de capitais para continuar com as importações de bens do Departamento I.

Em suma, o cenário econômico da época tinha como base aspectos inflacionários de custos na gestão de JK, toda a insegurança no campo político que prevaleceu no Governo Goulart e também o esgotamento do ciclo de investimentos na estratégia de industrialização por substituição de importações. Estes três fatores combinados restringiram a capacidade e oportunidade de investimentos (BRESSER-PEREIRA, 2014). Os desequilíbrios fiscais impulsionaram o processo inflacionário e esgotaram-se os recursos para financiamentos oriundos do Banco do Brasil.

Em 31 de janeiro de 1961, logo após a administração de JK, toma posse o Governo Jânio Quadros, eleito pelo povo brasileiro e que não completou um ano de mandato com sua renúncia em 25 de agosto de 1961. A crise de caráter político que assolou o Governo de Jânio Quadros, também foi de ordem financeira e econômica, destacando-se os desequilíbrios da Balança de Pagamentos com reflexo na desvalorização cambial de 1961.

Durante seu governo, atuou para conter a inflação, simplificou o sistema de câmbio múltiplo, reduziu subsídios ao trigo e petróleo para conter o *déficit* público, restringiu o crédito, congelou salários, entre outras ações. Aparentemente, o imenso esforço para estabilização econômica do governo e proposição de reformas estruturais ocasionaram pressões que culminaram na renúncia de Jânio Quadros.

O Vice-Presidente João Goulart foi empossado em 07 de setembro de 1961, em meio à crise. Este Governo tinha conduta nacionalista, inserido numa crise global que acontece em nível regional como nos departamentos¹, nos quais se propunham a reformular a estrutura vigente, isto é, com uma ampla reforma fundiária e severa restrição à atuação do capital estrangeiro. O Presidente Goulart dividiu seu poder com a recém-criada forma de governo parlamentar e somente restabeleceu seus poderes com o plebiscito de 1963.

Em 30 de dezembro de 1962 é lançado o Plano Trienal cujos objetivos específicos eram: garantir taxas de crescimento do PIB de 7% ao ano; reduzir a taxa de inflação para 10% em 1965; garantir o crescimento real dos salários de forma igualitária ao aumento de produtividade; realizar a reforma agrária; renegociar a

¹ A crise nos departamentos ocorreu porque o departamento II apresentou demanda insuficiente (bens duráveis), apesar da concentração de renda. O departamento III manteve a sua demanda em nível baixo. Por fim, o departamento I não se desenvolveu porque não existia tecnologia competitiva e nem recursos disponíveis (REGO; MARQUES, 2013).

dívida externa para diminuir a pressão de seu serviço sobre a balanço de pagamentos (GIAMBIAGI, 2011).

A radicalização do governo populista e a busca das Reformas de Base, que de forma resumida, se constituíram nas reformas agrárias, urbana, empresarial, eleitoral, administrativa pública – fiscal – tributária, bancária, cambial, educacional, aliadas a inconstância econômica, foram sem dúvida os determinantes da deposição do Presidente em 31 de março de 1964. (BRUM, 1991).

Cabe destacar duas medidas que se mostraram decisivas à queda do Governo. A primeira foi a Reforma Agrária que pretendia desapropriar todas as terras improdutivas ou grandes latifúndios situados a 10 km em ambas as margens de rodovias e açudes sem o respectivo pagamento ou com papéis da dívida, criando um clima de instabilidade porque a propriedade é sagrada e inviolável para os proprietários de terra e capitalistas. Além disto, a restrição ao capital estrangeiro que entrou em vigor em 1964 incitou forças no governo norte-americano que passou a atuar para proteger seus interesses na questão das restrições de repatriação de capital e remessas de lucro sob controle da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC).

Na crise conjuntural, com a tentativa de distribuir renda com uma política de salários e crescimento ainda maior do *déficit* público, elevação nas taxas de juros (política monetária restritiva), aliada ao ataque ao capital estrangeiro (lei da restrição e controle das remessas de lucros), o governo perdeu o apoio dos setores mais modernos da economia e os tradicionais interesses conservadores, que provocaram a eclosão do “Golpe Militar de 1964”.

2.1.2 Início do Governo Militar até 1967

O período de 1964 a 1973 abrigou o mandato dos Presidentes militares marechais Humberto Castello Branco (1964-1966), Arthur da Costa e Silva (1967-1969) e Emílio Garrastazu Médici (1969-1973). A política econômica do Governo Castello Branco foi formulada pelos Ministros do Planejamento e da Fazenda, respectivamente, Roberto O. Campos e Octavio G. de Bulhões, ambos de conduta ortodoxa, elaboraram o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG).

[...] O verdadeiro significado do golpe de 1964 é o de um movimento militar antipopular, cujo objetivo primordial foi o de estabelecer as condições institucionais para garantir a aceleração da acumulação do capital numa etapa monopolista do processo da acumulação, o que, naturalmente, não precisava estar explícito na consciência dos agentes do golpe como um acontecimento histórico. (OHLWEILER, 1990, p. 180).

O PAEG para o triênio 1964 a 1966 apresentava diretrizes na sua política de estabilização e reformas institucionais com interpretação que a inflação até então era de demanda (variação dos salários superior aos incrementos de tecnologia e produtividade). Existia um problema de *déficit* público (precisava aumentar receita e diminuir gastos), o PIB real estava maior que o PIB potencial, havia desemprego e inflação corretiva (aumento dos preços represados). Durante o comando nos ministérios de Octavio Gouvêa de Bulhões (Fazenda) e Roberto Campos (Planejamento) houve forte desaceleração da inflação de 1962-1967.

O PAEG priorizou a estabilidade econômica e reformas estruturais nos mercados financeiros, principalmente, com restrição ao crédito e arrocho salarial, bem como a contenção de gastos públicos, melhorias nos mecanismos de arrecadação e aumento significativos das tarifas públicas. No curto prazo era esperado uma inflação corretiva, mas estas medidas aos poucos proporcionariam os benefícios na inflação e situação das contas públicas. Estas são algumas das medidas que foram importantes para reduzir o *déficit* público de 4,3% em 1963 para 0,3% em 1973 (BAER, 2009)

O mercado financeiro era pouco desenvolvido e neste período foram criados: o Banco Central do Brasil (BACEN) em dezembro de 1964, o Conselho Monetário Nacional (CMN), os bancos privados atuam como bancos comerciais e de investimentos, criação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e constituição do Banco Nacional da Habitação (BNH), a caderneta de poupança passou a ter rendimento de 6% ao ano mais correção monetária e criação das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTN, criação da correção monetária). A reforma tributária era centralizadora no Governo Federal e impostos regressivos, recaindo proporcionalmente mais sobre os mais pobres.

A “Reforma Bancária de 1964” respondeu com condições para alocação de capitais com maior eficiência, além dos empresários terem melhores condições para investirem em projetos de longo prazo. A criação do BNH impulsiona a construção civil e os segmentos relacionados, gerando significativa absorção de mão de obra.

Foi realizada uma gradual abertura do mercado para captação de recursos externos, com a Lei nº. 4.131 (captação de recursos de bancos externos) e a Resolução 63 do BACEN (captação de empréstimos externos pelos bancos nacionais). No *front* externo, o governo adotou uma política externa de se aproximar dos Estados Unidos da América (EUA) e adotar taxas de câmbio realistas.

Em 1964, foram proibidos os reajustes salariais em intervalos inferiores a um ano, com isso os sindicatos perderam autonomia e, a partir de 1965, foi adotada uma política salarial uniforme para todo o País. Singer afirma que entre 1965-1967, os salários devem ter sofrido queda de 25%, e destaca:

[...] ameaça ao bom brasileiro é naturalmente a possibilidade de que a concentração continuada da renda leve a uma saturação das necessidades das camadas mais ricas, cuja propensão a consumir passaria a diminuir, o que acabaria levando a economia à estagnação devido à insuficiência da demanda por bens de consumo. (1977, p. 63)

É importante o papel do Governo Castello Branco (1964-1966) porque ocorreram sacrifícios da sociedade por meio do arrocho salarial, aumentos dos impostos e preços públicos nesse período e que permitiu que seus sucessores atuassem para o crescimento e desenvolvimento do País.

Em março de 1967, o Marechal Costa e Silva sucedeu ao Marechal Castello Branco e convidou Antônio Delfim Neto para assumir a pasta da Fazenda, com o desafio de manter o combate à inflação de forma “gradual”, atuando no componente de custo da inflação ao invés da demanda como controle de inflação. Além disto, o governo instituiu também um sistema de controle dos preços dos principais produtos industriais, que é aplicado pela Comissão Interministerial de Preços (CIP).

Em 1966 e 1967, segundo Brum (1991), o crescimento econômico se retraiu, mesmo considerando a solidariedade do capital estrangeiro, enquanto o capital privado-nacional, por sua vez, possuía mais fragilidades diante da conjuntura política e agravado pela sua situação de dependência tecnológica.

2.1.3 Período de 1968 a 1973 (Milagre Econômico)

Em 1968, o Governo Costa e Silva decretou o Ato Institucional nº. 5 (AI-5), que suspendeu as garantias constitucionais, fechou o Congresso por tempo indeterminado e cassou mandatos de políticos opositores ao regime. O Governo

Militar retoma o modelo ISI com o foco na indústria de bens duráveis e de insumos básicos. Após a morte do Presidente Costa e Silva (final de 1969), o General Garrastazu Médici foi eleito por um conselho militar. Embora existissem setores radicais da esquerda que respondiam com armas, os mesmos foram derrotados devido à ausência de apoio na sociedade civil.

A carga tributária antes do Golpe Militar se situava em 16,1% do PIB (1963), iniciando uma escalada gradual durante o novo regime, chegando a 21% já em 1966. Durante o Milagre Econômico, ocorreu nova elevação gradual até atingir 26,0% em 1972, ao final deste ciclo econômico (APÊNDICE A-Tabela 3).

O capital estrangeiro, buscando mão de obra mais barata e de preferência sem organização sindical é apoiado pelo regime que se consolidou nos segmentos de transporte e na indústria pesada dos setores metal, mecânico e químico. O Estado contribui com o aporte financeiro nos programas de transportes rodoviários (relacionados aos interesses da indústria automobilística) e marítimos, siderurgia, construção civil, programas energéticos e comunicações, tudo isto de forma estratégica com foco na descentralização (a região Sudeste concentrava população, renda nacional e produção industrial).

No transcorrer dos primeiros anos do Regime Militar, percebe-se uma maior disparidade de classes devido a concentração de renda, no qual os capitalistas e os altos escalões administrativos públicos e privados representavam 5% da população absoluta e detinham 50% das rendas da produção global. O problema na retração das taxas de lucros foi resolvido com mais concentração de renda. (TAVARES, 1982).

A característica central do modelo de desenvolvimento é a concentração de renda na classe média e compatibilizando condições para aquisição de bens de consumo de maior valor agregado. O modelo é dependente do consumo de forma sustentável e, simultaneamente, acompanhado de aumento proporcional na taxa de produtividade. (BRESSER-PEREIRA, 2014).

A partir de 1968, o Brasil contempla níveis ótimos de expansão do PIB até 1974. O mercado de “bens de consumo não duráveis” se constituiu entre 1930 e 1950; neste novo ciclo econômico, o foco é consolidar o mercado de “bens de consumo duráveis”, iniciado em 1955 e que se consolida até 1973.

O “Milagre Econômico” é um novo ciclo de desenvolvimento econômico compreendido no período de 1968 a 1973 e que apresentou satisfatório crescimento no PIB com variação de 88,5% no acumulado do período ou 11,1% ao ano. O modelo contou com uma melhor situação financeira das estatais e do Estado brasileiro, intensificando a ISI.

Apesar das condições favoráveis para manter essas taxas de crescimento econômico, o modelo não era sustentável, por causa da dependência de liquidez do sistema financeiro internacional em busca de tomadores ou remuneração de seu capital. Também, comprimiram-se os salários, mas o País já possuía sua renda extremamente concentrada. Estes fatores demonstram que os governantes poderiam utilizar tais artifícios, mas num período relativamente curto.

No início da década de 70, o Brasil dá claros sinais de dependência econômico-financeira e tecnológica aos países desenvolvidos, situação que se agravou com o “I Choque do Petróleo” em outubro de 1973 (quadruplicando o preço de US\$ 4.00 para US\$ 16.00 o barril de petróleo - o País importava 80% do petróleo consumido). Esta situação contribuiu para desestruturar os saldos da Balança Comercial (BC), acelerando o crescimento da dívida externa e a inflação no mercado interno, pondo fim a este modelo de desenvolvimento de fôlego curto. O Presidente Emílio Garrastazu Médici governou até o final do Milagre Econômico.

A Dívida Externa Líquida (DEL) apresentou incremento no início do ciclo e em 1967 estava em US\$ 3.242 milhões, chegando a US\$ 8.441 milhões em 1973, último ano do Milagre Econômico, registrando elevação de 160,4% na comparação destes anos (APÊNDICE A-Tabela 4). A partir de 1969 a 1973, registra-se um crescente déficit nas Transações Correntes (TC), fechando o Balanço de Capital com *superávit* na Conta de Capital e Financeira (CCF).

Internamente, a ausência de recursos impossibilitava saldar as despesas correntes e utilizam-se das operações de *overnight* de liquidez imediata para suportar estas necessidades, direcionando o capital do circuito produtivo para o âmbito financeiro. Outro aspecto a ser considerado, a tecnologia empregada em investimentos no Brasil era desenvolvida de forma restrita nos países de origem e, em muitos casos, ocorria a transferência de plantas obsoletas e pouco competitivas para países em desenvolvimento. Neste período houve a consolidação de empresas multinacionais e da estrutura oligopolizada.

O ciclo do Milagre Econômico se encerra e impõe adversidades à continuidade do modelo de ISI. Foi um modelo dependente da liderança do Governo e às margens das economias desenvolvidas, altamente dependente de tecnologia e recursos externos, ao mesmo tempo, vulnerável a fatores externos, em face da necessidade na pauta de importação de petróleo e recursos externos atrelados a taxas de juros variáveis. Foi um período de elevado crescimento do Brasil e com inflação controlada.

2.1.4 Período de 1974 a 1979 (II PND)

O Presidente Ernesto Geisel (1974-1979) assume e tem o objetivo de realizar a abertura política, que deveria ser “lenta”, “gradual” e “segura”. A equipe econômica interpreta que a crise veio para ficar e é estrutural, principalmente, identifica que é uma crise energética (geoestratégica). O Governo pretendia reduzir esta dependência de qualquer forma, por isto, centrou esforços na exploração de petróleo em alto mar, geração de energia atômica e na produção de álcool.

Foram estabelecidas metas políticas obrigatórias, determinado em manter o País crescendo mesmo com o custo de pagar cifras elevadas pela conta do petróleo. Em meios às adversidades, implanta o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), programa para atuar contra a crise que buscou reduzir o grau de dependência tecnológica visando consolidar a implantação da matriz de produção de bens intermediários e bens de capital para inibir a sua importação.

Intensifica o modelo de ISI de bens intermediários e bens de capital. Segundo Baer,

Os objetivos desses programas eram: 1) agir com uma forte política contra cíclica diante do impacto causado pela crise do petróleo e manter uma razoável taxa de crescimento, um nível de emprego e de consumo; 2) mudar a estrutura da economia através da substituição de importações e diversificação e expansão das exportações [...] (2009, p. 111)

O modelo fundamentava-se no estímulo às indústrias básicas de fertilizantes, celulose, alumínio, petroquímico e outros, ou seja, reduzindo os produtos de maior escala na pauta de importações e produzindo-os internamente, atuando na conjuntura desfavorável na balança de pagamentos e ressuscitando o padrão de ISI.

Dentro do novo padrão de industrialização, comandado pelo setor de bens de produção passam a ter prioridade: a) a indústria básica; b) a grande mineração (ex.: exploração de minério de ferro da Serra dos Carajás, extração de bauxita – minério de alumínio – através da ALBRAS e ALUNORTE, em associação com capitais japoneses, etc.); c) a expressão do setor energético através do aproveitamento do potencial hidráulico (construção das hidroelétricas de Itaipu, Sobradinho, Tucuruí, etc.), do ingresso do País na era da energia nuclear (acordo com a Alemanha) e da criação do Programa Nacional do Álcool (PROÁLCOOL). Estes e outros empreendimentos de grande vulto – as chamadas “obras faraônicas” – vão agravar pesadamente a situação financeira do País. (BRUM, 1991, p. 201-202)

Os governantes tinham a intenção em promover o desenvolvimento com uma série de investimentos e em plena conjuntura mundial desfavorável, insistindo num modelo com graves erros de avaliação econômica, segundo Brum (1991). Esta condição é notória a partir de 1976, quando o então Ministro da Fazenda, Mário Henrique Simonsen, tenta contornar a crise com medidas que visavam a redução dos níveis de crescimento econômico. As economias centrais entram em crise e retraíram de forma severa as importações, enquanto o País apresentava um elevado endividamento externo e estava com dificuldades de honrar seus compromissos em face de necessitava gerar saldos nas Transações Correntes. O PIB nacional, no período (1974-1979), registrou crescimento de 47,4% ou 6,7% ao ano, mesmo com as adversidades, a economia pode contemplar satisfatório progresso no período.

Em 1979, em pleno momento mundial desfavorável, ocorre o “II Choque do Petróleo”, o preço do barril de petróleo atinge US\$ 36.00 e deteriora de vez as relações comerciais brasileiras² (APÊNDICE A-Tabela 12) com a elevação da Dívida Externa Líquida (DEL) de reservas entre 1973 e 1979, verificando progresso de US\$ 8.441 milhões para US\$ 46.114 milhões em 1979, ou seja, houve aumento de 446,3% em apenas seis anos (APÊNDICE A-Tabela 4) e reflete na escalada inflacionária. Para agravar a situação, o Governo americano estava diante de estagflação e, quando ocorre o “II Choque do Petróleo”, assim eleva as taxas de juros com súbito progresso nos seus patamares.

Neste cenário, o Brasil cede à imposição dos banqueiros com suas taxas de juros, até atingir a taxa em torno de 20% em abril de 1980, elevando ainda mais o seu endividamento externo. A política externa é caracterizada como um “pragmatismo responsável”, tendo em vista que o Brasil se afasta dos EUA, reata

² Déficit na Balança Comercial nos anos de 1978, 1979 e 1980.

relações com a China, não mantém relações com Cuba e Rússia, sendo esta a razão do “responsável”.

O Brasil sofre a maxidesvalorização cambial de 30% em 1979, que apresenta severas consequências nas empresas estatais e privadas que possuíam endividamento em moeda estrangeira. Os credores internacionais passam a duvidar da capacidade de honrar as dívidas e deixam de renovar suas linhas de crédito.

A carga tributária se manteve com relativa estabilidade entre 1974 e 1979 entre 24,7% e 25,7% do PIB. Os índices de inflação medidos pelo Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna (IGP-DI) apresentaram progressos consecutivos a partir de 1973 de 5,54% ao ano, em 1974 salta para 34,55% até se situar em 77,25% em 1979 - último ano do II PND - (APÊNDICE A-Tabela 11B). No triênio 1983 a 1985, a inflação viria a superar a marca de 200% ao ano.

Embora o II PND tenha contemplado resultados abaixo do esperado pela ausência de mecanismos adequados para continuar financiando os investimentos, diante da precariedade do caixa do Governo e elevado endividamento externo, é importante mencionar que o País estava colocado no ranking como a sétima economia do globo e com excedente de energia, mas tinha contraído empréstimos que elevaram o endividamento interno e externo com progresso da inflação. O Brasil consegue complementar a sua matriz industrial, configurando-se um caso de subdesenvolvimento industrializado.

2.1.5 Análise do setor automobilístico no período JK até 1979

A indústria automobilística tem seus registros a partir de 1957 quando foram produzidas 10 mil unidades. Os dados de faturamento, investimento, emprego e saldo da Balança Comercial estão disponibilizados para a indústria de autoveículos (soma automóveis, caminhões, ônibus e outros), indisponíveis por automóveis que é o foco desse estudo; por esta razão, comentários destes tópicos abrangeram a indústria automotiva de maneira mais ampla.

O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) obteve êxito nas negociações com as montadoras, onde concedeu condições favoráveis para efetivarem importações enquanto estas indústrias se instalavam no País, facilitando acesso ao maquinário importado e, ao mesmo tempo, se beneficiando da redução

bens na pauta de importação. O resultado deste grupo revela um importante marco para a indústria automobilística brasileira, resultante das ações do Plano de Metas (PM).

No transcorrer do período de 1964 a 1967 que contempla o período do início do Regime Militar até antes do Milagre Econômico, tem-se um momento de ajuste da economia e conquista da confiança do capital externo, onde o governo atua para reduzir o poder de compra dos trabalhadores e realiza a Reforma Bancária, propiciando condições da economia voltar a crescer.

O faturamento líquido em dólar (Tabela 1) progrediu 16,6% no período analisado (1966-1979), contudo o maior impulso aconteceu em pleno período do Milagre Econômico sempre na casa de dois dígitos e, destaca-se acima de 30% ao ano no biênio 1973-1974, período focado para os bens de consumos duráveis.

Tabela 1 - Faturamento líquido: 1966-1979 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1966	861	-
1967	935	8,59
1968	1.117	19,47
1969	1.332	19,25
1970	1.562	17,27
1971	1.908	22,15
1972	2.330	22,12
1973	3.030	30,04
1974	4.053	33,76
1975	4.856	19,81
1976	5.181	6,69
1977	5.558	7,28
1978	6.628	19,25
1979	6.335	- 4,42

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Os anos seguintes desaquecem com a retração acentuada da economia e a maxidesvalorização de 30% em 1979, trocando a moeda corrente por menos dólares. E nesse contexto histórico, após a implantação das indústrias automobilísticas no Governo JK, tem-se o período intermediário de ajuste e reformas que segue até 1967, o período do Milagre Econômico com forte expansão econômica e, por fim, o período de “marcha forçada” no II PND.

O número de empregos da indústria autoveículos (Tabela 2) progrediu em 5,5% ao ano (1960-1979), iniciando 38 mil empregos em 1960, em 1970 atinge 65 mil empregos (variação de 71,5% em dez anos) e em 1979 com 127 mil empregos

(92% de variação comparado a 1970). O período de maior aceleração na absorção de mão de obra aconteceu durante o Milagre Econômico.

Os saldos da Balança Comercial (BC) do setor industrial automobilístico apresentaram registro de pequenos *déficits* de 1960-1974, equilibrando a partir de 1975, com destaque aos saldos apurados em 1979 com *superávit* de US\$ 577 milhões (APÊNDICE B-Tabela 4)

Tabela 2 - Indústria automobilística brasileira: emprego 1960-1979 (em pessoas)

Ano	Autoveículos (Número de empregos)	Var. %
1960	38.410	-
1961	37.404	- 2,62
1962	48.523	29,73
1963	43.994	- 9,33
1964	44.414	0,95
1965	49.456	11,35
1966	50.662	2,44
1967	46.396	- 8,42
1968	60.437	30,26
1969	61.059	1,03
1970	65.902	7,93
1971	71.406	8,35
1972	80.430	12,64
1973	96.099	19,48
1974	104.072	8,30
1975	104.556	0,47
1976	112.429	7,53
1977	111.514	- 0,81
1978	123.974	11,17
1979	127.081	2,51

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 40)

A produção de automóveis entre 1960 e 1979 (Tabela 3) apresentou forte progresso de 14,5% ao ano (1.202% no período analisado), enquanto os licenciamentos progrediram 14,0% ao ano (1.110,9% ao período), mantendo uma forte relação ditada pelo mercado e impondo planejamento de produção e gerenciamento de estoques. O licenciamento do veículo é o momento que efetiva a venda da concessionária e inclui mais um veículo na frota nacional.

Os PIBs nacional e industrial cresceram, respectivamente, 7,4% ao ano (317,5% no período) entre 1960 e 1979 e 8,2% ao ano (378,8% no período) com patamares inferiores ao crescimento das vendas no mercado doméstico. Pode-se afirmar que crescimento na venda de automóveis é muito maior para propagar os seus efeitos sobre as demais indústrias que fornecem insumos para cadeia produtiva e que compõe o PIB industrial, citando as indústrias de borrachas, aços

planos e longos, químicas, componentes de autopeças e equipamentos eletrônicos (APÊNDICE A-Tabela 2).

Tabela 3 - produção e licenciamentos de automóveis: 1960-1979 (em unidades)

Ano	Produção total de automóveis	Var. %	Licenciamentos de automóveis nacionais	Var. %	Var. % PIB	Var. % PIB Indl.
1960	70.479	-	68.762	-	9,4	10,6
1961	86.437	22,6	86.863	26,3	8,6	11,1
1962	118.026	36,5	117.204	34,9	6,6	8,1
1963	121.666	3,1	121.562	3,7	0,6	-0,2
1964	132.157	8,6	130.435	7,3	3,4	5,0
1965	135.041	2,2	136.794	4,9	2,4	-4,7
1966	157.352	16,5	155.552	13,7	6,7	11,7
1967	158.362	0,6	158.982	2,2	4,2	2,2
1968	185.922	17,4	185.059	16,4	9,8	14,2
1969	258.675	39,1	255.802	38,2	9,5	11,2
1970	319.574	23,5	320.690	25,4	10,4	11,9
1971	416.995	30,5	412.121	28,5	11,34	11,81
1972	488.061	17,0	474.343	15,1	11,94	14,19
1973	577.583	18,3	571.193	20,4	13,97	17,04
1974	707.068	22,4	655.140	14,7	8,15	8,49
1975	726.067	2,7	674.633	3,0	5,17	4,90
1976	775.401	6,8	705.136	4,5	10,26	11,74
1977	736.205	-5,1	682.288	-3,2	4,93	3,14
1978	876.807	19,1	802.004	17,5	4,97	6,44
1979	918.141	4,7	832.669	3,8	6,76	6,80

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 54-55)

Durante o Milagre Econômico (1968-1973) ocorreu o ciclo virtuoso mais consistente com progresso de mais de 20% ao ano no período (venda de automóveis nacionais), portanto é de se afirmar que os esforços dos governantes para manter o consumo aquecido e destinado as classes com maior poder de renda obtiveram sucesso até cessar o ciclo econômico com o I Choque do Petróleo. O setor está mais maduro com elevado crescimento econômico, ganhos de produtividade e escalas. Os governantes incentivam a indústria automobilista e economias derivadas, além da infraestrutura básica para transporte, lembrando que há concentração de renda para propiciar o consumo de automóveis, consolidando o modelo de ISI de bens de consumo duráveis.

Este ciclo contempla o “I Choque do Petróleo” (out/1973), implantação do II PND que intensifica o modelo ISI em plena crise (marcha forçada) e, por fim, tem-se o “II Choque do Petróleo” em 1979 e a abrupta elevação dos juros internacionais. O País acelera o PROÁLCOOL numa tentativa de reduzir a dependência do combustível fóssil, buscando fonte renovável, concomitantemente, aprofunda

investimentos em alto mar para a exploração de petróleo para atender a demanda interna.

Em 1979, as montadoras passam a produzir o primeiro automóvel movido a álcool (3.333 unidades neste ano), irrelevante pelo número, mas uma grande conquista de produzir um automóvel com uma fonte renovável e sustentável com os veículos movidos a álcool (2.276 unidades licenciadas). O PROÁLCOOL foi criado em 1975 (Decreto nº. 76.593) para estimular a produção do combustível, basicamente, oriunda da cana de açúcar. O setor usineiro contou com incentivos para produção em larga escala e modernização e ampliação das instalações.

O saldo da Balança Comercial (BC) do setor em milhões de dólares é negativo em todos os anos entre 1960 e 1974, somente revertendo nos anos seguintes e destaca-se o melhor *superávit* no ano de 1979 de US\$ 484 milhões, incentivado pela maxidesvalorização. Os dados podem ser visualizados no APÊNDICE B-Tabela 13.

A “marcha forçada” da economia contemplou performance satisfatória e também acompanhada pelo setor automobilístico, em especial as vendas de veículos de passeio nacionais no mercado doméstico e, neste momento, também para o mercado externo. Esta situação de postergar ajustes na economia sentir-se-á nos próximos ciclos econômicos, explanados neste capítulo, denominado “Década Perdida”

2.2 PERÍODO DE 1980 A 1993

Nesse subitem abranger-se-ão os contextos social, político e econômico a partir de 1980 com a adoção do III PND até 1993, um ano antes da adoção do Plano Real. Logo após, tem-se uma avaliação da indústria automobilística brasileira de veículos de passeio, com o foco maior nas vendas dos automóveis produzidos no país e destinados ao mercado doméstico, além de avaliações de outras variáveis relacionadas ao setor.

2.2.1 Período de 1980 a 1985 (III PND e fim do Regime Militar)

O Governo do Presidente João Baptista Figueiredo (1979-1985), último governo do Regime Militar, tenta consolidar a implantação do “Projeto Brasil-Potência Emergente” e realizar a transição para um regime democrático. Amplos poderes econômicos se concentram no Ministro do Planejamento Antônio Delfim Neto, substituindo Simonsen, que para dar sustentação ao rápido crescimento econômico adota o III PND em caráter emergencial, com a responsabilidade de corrigir o crônico problema na Balança Comercial, impulsionando o desenvolvimento acelerado e atraindo os investimentos necessários do setor privado.

Em síntese, o III PND se propunha dar continuidade a aceleração do crescimento da economia, da renda e do emprego; melhorar a distribuição de renda; redução das disparidades entre as regiões (foco em desenvolver as regiões Norte e Nordeste); equilibrar os saldos da Balança Comercial através de incentivos, subsídios e desvalorizações cambiais; controle do endividamento externo por intermédio da redução dos *déficits* nas Transações Correntes, incentivo ao agronegócio para reduzir a importação de grãos e incrementar as exportações. A preocupação para reduzir a dependência do petróleo se fez presente na produção em larga escala de cana-de-açúcar com a finalidade de produzir álcool para os consumidores finais, entre outras ações (BRUM, 1991). Trata-se de um plano econômico de enfrentamento da crise.

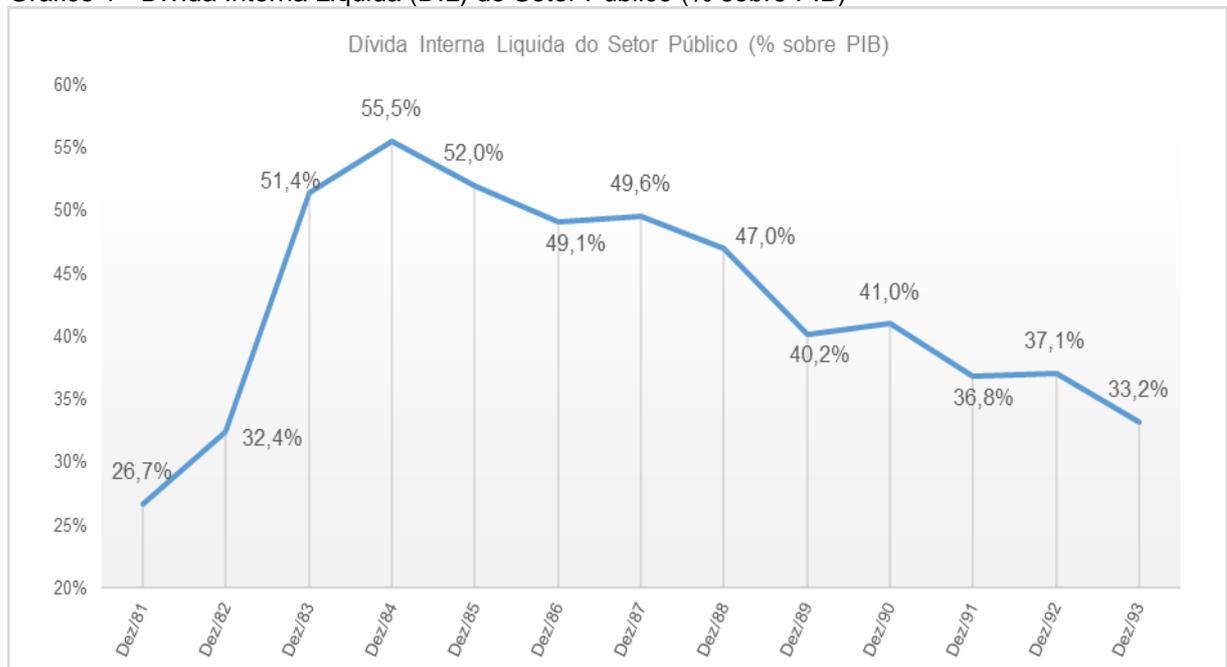
Houve medidas para conter a demanda agregada com a redução do poder aquisitivo do trabalhador e rígidos controles de contenção da moeda. A Lei nº 6.708 de 1979 definiu a política salarial entre 1980 e 1982, na medida em que, os salários eram reajustados em duas vezes por ano, sendo os salários mais baixos (até três salários mínimos) tinham a reposição em 110% do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC); salários acima de três e até dez salários mínimos com 100% de reposição; acima de 10 e até 20 salários mínimos a reposição de 80% e as negociações acima deste valor de salários se situava em 50% de reposição e sem repasse aos preços (BAER, 2009).

Em agosto de 1982, aconteceu a moratória do México e o fechamento do mercado para os países emergentes. O Brasil negociou com o Fundo Monetário Internacional (FMI) em dezembro de 1982, com um receituário ortodoxo composto

por taxa de câmbio real, elevação das taxas de juros internas para conter o consumo e aumento das tarifas públicas. Em fevereiro de 1983, o ataque especulativo contra o Cruzeiro se acentua e há queda das reservas com a necessidade de mais uma maxidesvalorização de 30%, quando o País retorna para mesa de negociações com o FMI. (HERMANN, 2011).

A Dívida Externa Líquida (DEL) em 1979 de US\$ 46.114 milhões passou para US\$ 57.346 milhões no ano seguinte, até ultrapassar os US\$ 100.000 milhões em 1986 (APÊNDICE A–Tabela 4). Os consecutivos *déficits* de 1980 até 1985 nas Transações Correntes foram suportados pela Conta de Capital e Financeira com aumento do endividamento externo. Por sua vez, a Dívida Interna Líquida (DIL) apresentou evolução significativa a partir de 1981 de 26,7% sobre o PIB para 32,4% (1982), seguindo com representativo crescimento para 51,4% (1983) até atingir o pico de 55,5% em 1984, como pode ser observado no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Dívida Interna Líquida (DIL) do Setor Público (% sobre PIB)



Fonte: (1) 1981 até 2000 (GIAMBIAGI, 2011, p. 261); (2) 2001 até 2006, há alteração na dívida bruta, mas não na Dívida Interna Líquida (DIL) (BACEN, 2016).

As adversidades de avançar com o III PND se fizeram sentir devido a insolvência financeira de 1981, o progresso do *déficit* público, estagflação, aumento da dívida externa e crise na Balança de Pagamento (BP) (HERMANN, 2011), aliado, a dificuldade de avançar no desenvolvimento do Departamento I, no caso, a base tecnológica competitiva que tivesse impacto favorável na pauta de importações. Este

quadro pode ser verificado, macroeconomicamente, com o crescimento do PIB no período de 1980 a 1984 de apenas 0,2% ao ano e a inflação em ascensão, o qual no ano de 1982, 1983 e 1984, respectivamente, se situou em 99,7%, 211,0% e 223,8% (APÊNDICE A–Tabela 11B). As taxas de desemprego no biênio 1983-1984, respectivamente, se situaram em 6,7% e 7,1%.

A “Crise dos anos 80” tem fator de variável exógena, basicamente, relacionada ao fim do modelo Keynesiano adotado nos países desenvolvidos após a II Guerra Mundial. Logo após I e II Choque do Petróleo, os países industrializados foram incapazes de superar rapidamente a crise global e seus reflexos sobre suas economias, sem conseguir obter êxito em ações para contornar as adversidades sobre suas indústrias, todavia reduzem os gastos públicos e disseminam a crise para os países subdesenvolvidos.

Concomitantemente, a crise do Brasil também possui uma variável endógena, inerente ao próprio sistema e diretamente relacionada ao “Milagre Econômico” e ao II PND, sustentados com recursos externos em momento de abundância e, indiretamente, ao modelo ISI. A combinação destes fatores teve consequências marcantes para sociedade brasileira.

2.2.2 Plano Cruzado

Após duas décadas de Governo Militar, tem-se a transição para o regime democrático. Em 15 de janeiro de 1985, Tancredo de Almeida Neves é eleito Presidente da República pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) no Colégio Eleitoral, mas não tomou posse por motivo de saúde e vindo a falecer. Dia 15 de março de 1985, o Vice-Presidente José Sarney do Partido da Frente Liberal (PFL) assume em seu lugar.

O Presidente Sarney, para estabilizar a economia, opta por uma intervenção através de “choque” e, em 28 de fevereiro de 1986, decreta o Plano Cruzado. Esse foi um plano de consistência macroeconômica de cunho heterodoxo que através de congelamento de preços, salários (há proteção do gatilho salarial) e câmbio por tempo indeterminado pretende quebrar a inércia inflacionária e, num segundo momento, realizar as reformas estruturais que necessitam a economia brasileira. Implantou-se uma nova moeda denominado “Cruzado” (Cz\$ 1,00 = Cr\$ 1.000,00). O

Governo neutralizou a conta corrente do Banco do Brasil (BB) e seu papel emissor de meios circulantes (CASTRO 2011).

Castro (2011) também comenta êxito inicial do Plano com a queda da inflação, bem como pode reduzir a capacidade ociosa da economia e incrementar consumo, aumentando a renda e o emprego. O PIB nacional e o PIB industrial, respectivamente, obtiveram progresso de 7,5% e 11,7% em 1986 (APÊNDICE A–Tabela 2).

O Plano sofreu algumas críticas na sua fase inicial devido a dispersão dos preços relativos de produtos que estavam com os preços defasados ou com os preços atualizados e no pico, desta forma, tem-se descontentamento de setores. O Governo optou por represar os preços administrados com reflexo direto na menor capacidade por investimentos. Outra crítica reside no tabelamento/congelamento de preços que atinge a cadeia na ponta, isto é, ao consumidor e deixou de retroagir em toda a cadeia (REGO; MARQUES, 2013). O consumo foi liderado pelo setor produtor de bens de consumo duráveis.

Os mentores do Plano não souberam mensurar os impactos da combinação de medidas sobre o consumo, principalmente, o efeito psicológico da queda da inflação sobre o consumo, política de juros baixos e abono salarial de 9% que refletiram no *boom* de consumo. No momento que o PIB real superou o potencial, as empresas oligopolistas passaram a reajustar preços, houve ágio e desabastecimento com elevação da inflação. O estado atua através de importações para conter a inflação, mas diminui as reservas internacionais. A taxa de desemprego retraiu para 3,6% em 1986, bem inferior aos anos de 1984 (7,1%) e 1985 (5,3%), como demonstra o Gráfico 2.

Gráfico 2 – Taxa de desemprego – PME



Fonte: (1) 1983 até 2001 (GIAMBIAGI, 2011, p 257).

Simonsen faz algumas críticas ao Governo na insistência de manter o congelamento de preços por um período de tempo superior ao recomendado (três meses), dizendo que:

Ingenuidade – imaginar que um decreto de congelamento de preços seja condição suficiente para o combate à inflação. Fosse esse o caso, a receita infalível para a estabilização dos preços teria sido descoberta há quase dois milênios pelo imperador Diocleciano. Como a história do Império Romano nunca se escondeu nos escaninhos esquecidos das bibliotecas, a palavra inflação já estaria banida dos dicionários de economia antigos e modernos. Inflações explosivas, como a da Alemanha em 1923, jamais teriam acontecido, e assim por diante. (1995, p. 168).

Em julho de 1986, o Governo adota um plano de ajuste denominado Cruzadinho com ênfase ao pacote fiscal para desaquecer o consumo, entre outros ajustes medidas que não logram êxitos no período (CASTRO, 2011). Logo em seguida, após as eleições de 15 de novembro de 1986 e que elegeu 23 governadores de Estado do PMDB e maioria na Câmara e Senado, implanta um pacote de medidas denominado “Plano Cruzado II” e, de imediato, reajusta os preços das tarifas públicas com percentuais entre 80% a 120%. Ao final de 1986, o Plano resume-se ao tabelamento/congelamento e o seu desrespeito, mesmo com o envolvimento inicial da sociedade através dos “Fiscais do Sarney” (BRUM, 1991).

Em suma, o Plano Cruzado (Cruzado, Cruzadinho e Cruzado II), além dos equívocos nas medidas iniciais do plano, citadas anteriormente, tem-se dificuldade de reduzir os gastos público; a dívida interna está em 49,1% sobre o PIB e a dívida externa cresce de forma expressiva (a rigidez cambial era impraticável com a necessidade de geração de *superávits*) e, em fevereiro de 1987, o governo decreta moratória unilateral da dívida externa.

O objetivo do Plano de eliminar a espiral inflacionária, impulsionada pela indexação formal e informal, fracassa diante do descontrole técnico, econômico e político.

2.2.3 Plano Bresser

Em março de 1987, Luiz Carlos Bresser Pereira assume o Ministério da Fazenda (MF) com o objetivo de reconquistar a credibilidade do governo e promover o crescimento³. No dia 12 de junho de 1987 foi decretado o Plano Bresser de cunho heterodoxo, basicamente, foi composto pelo congelamento de preços e salários pelo prazo de 90 dias (prazo determinado); uma política salarial que reduzisse o poder de compra nas negociações sindicais, cria a Unidade de Referencial de Preço (URP) que reintroduz a indexação aos salários; reajustes das tarifas públicas acima do índice de inflação (evitar o represamento de preços e quer reduzir o *déficit* público), redução de gastos públicos (investimentos em ferrovias, hidroelétricas e polos petroquímicos) e, após uma mididesvalorização do Cruzado de 8,5%, o Ministro Bresser Pereira decreta outra mididesvalorização de 9,5% ao assumir a pasta, necessária para dinamizar as exportações com *superávits* de dólares para pagamento da dívida externa a fim de reverter a situação de moratória (REGO; MARQUES, 2013).

Além disto, criaram as Obrigações do Tesouro Nacional Fiscais diárias (OTNd) para evitar perdas na arrecadação do Governo, e a política monetária precisava desestimular a formação de estoques e frear o consumo através de elevadas taxas de juros.

O cerne do Plano Bresser não contempla uma política de desenvolvimento, tem como medidas mais necessárias o controle da inflação e reverter o processo de

³ A evolução do PIB em 1985 foi de 7,8% e em 1986 situou-se em 7,5%. (APÊNDICE A – Tabela 2).

moratória com os credores externos, citando que este último objetivo foi alcançado com a renegociação da dívida externa e suspensão da moratória (REGO MARQUES, 2013). Durante o ano de 1988, a política monetária não obtém os resultados esperados e atraiu os recursos para aplicações de curtíssimo prazo (*overnight*), desestimulando a atividade industrial. A troca de dólar por cruzado fez o Governo emitir papel moeda e dificultou o controle inflacionário.

Conclui-se que o Governo criou uma “bola de neve” com a combinação da política de financiamento do *déficit* público, além disto a política rígida de crédito, a política salarial e de comércio exterior ocasionam uma crise monetária sem precedentes, com elevação da inflação para 1037,6% no final de 1988. O PIB em 1987 reduziu o seu patamar de progresso para 3,5% no ano e, em 1988, o PIB registra decréscimo de (-) 0,1% no ano. Em 1987, a Dívida Interna Líquida (DIL) se manteve com relativa estabilidade compara ao ano anterior, em 49,6% sobre o PIB. A taxa de desemprego, neste ano, esteve com estabilidade em 3,7%.

2.2.4 Plano Verão

O Ministro da Fazenda Mailson da Nóbrega, no verão de 1989, implanta um novo pacote anti-inflacionário denominado Plano Verão, previamente anunciado pelo Governo, que tem como objetivo um plano macroeconômico de estabilização para conter a aceleração inflacionária. Foi introduzida uma nova moeda chamado Cruzado Novo equivalente a 1.000 unidades da moeda antiga, o Cruzado. Neste momento, a hiperinflação vem sendo postergada pela utilização da indexação da econômica através da correção monetária e pelas elevadas taxas de juros para financiar as obrigações de caixa do Governo.

A natureza deste plano combina cunho de caráter heterodoxo no que tange a salários, preços e câmbio (após desvalorização de 17%) e também ingredientes ortodoxos com a prática de juros elevados e contenção de gastos públicos (REGO; MARQUES, 2013).

A política salarial transfere o custo da crise das empresas para os trabalhadores através da reposição de *mark-ups*, pelo reajuste de salários que passam a não mais ser corrigidos pela URP, mas pela média dos salários de 88 (mantê-los nos níveis baixos dos últimos três anos).

Em meio ao cenário adverso, o PIB de 1989 progrediu 3,3% devido a movimentação da riqueza para o consumo, reposição de estoques e especulações com ativos, pairando um clima de desconfiança de calote pelo Governo que possui uma dívida interna em trajetória incompatível com a geração de renda da economia. Castro (2011) menciona que não houve o ajuste fiscal (ano de eleições presidenciais), as elevadas taxas de juros eram incapazes de evitar o movimento de antecipação de consumo e os trabalhadores começaram a reivindicar a reposição de perdas do poder de aquisitivo.

A inflação atinge o patamar histórico de 1.782,9% ao ano (IGP-DI) e a taxa de desemprego está baixa em 3,4%, o menor índice do gráfico. No *front* externo, o País permanece em um processo de subordinação as econômicas desenvolvidas precisando gerar mega *superávits* para os credores externos.

Os custos sociais são notórios ao pequeno empresariado (menor fôlego financeiro) e achata salários e concentra ainda mais a renda, expandido de forma severa a crise para sociedade. O elevado patamar de inflação possibilita maior transferência de renda, além de muitos trabalhadores não possuírem mecanismos de proteção.

Entre 1986 e 1989, período que abrangeu os planos econômicos Cruzado, Bresser e Verão a carga tributária sobre o PIB declina (Efeito Tanzi⁴); a Dívida Externa Líquida (DEL) está em patamar acima dos US\$ 100.000 milhões (APÊNDICE A–Tabela 4) e a Dívida Interna Líquida (DIL) retrai para o patamar de 40,2% sobre o PIB; destacando no quadriênio 1986 a 1989 a consecutiva elevação do patamar de inflação de 65,0%, 415,8%, 1.037,5% até atingir 1.782,8% (APÊNDICE A–Tabela 11B), portanto estes são alguns indicadores macroeconômicos que demonstram a gravidade deste momento histórico econômico e social.

2.2.5 Planos Collor I e II

Em 15 de março de 1990 tem a posse do Presidente Fernando Collor de Melo e, entre as primeiras medidas, decreta o Plano Collor. A equipe econômica, conduzida por Zélia Cardoso, primordialmente, tem como cerne uma reforma

⁴ O Efeito Tanzi se configura quando a elevação da inflação provoca a redução da receita tributária real devido ao prazo do fato gerador e o efetivo recolhimento dos tributos.

monetária através do bloqueio de imensa soma de recursos que estavam girando no curtíssimo prazo, impossibilitando autonomia na política monetária. Cria uma nova moeda chamada de Cruzeiro para substituir o Cruzado Novo.

Em pleno processo de hiperinflação, a principal medida determina o bloqueio compulsório de US\$ 100 bilhões ou 67% dos haveres financeiros que passam a possuir um cronograma 06 meses de carência, mais 12 amortizações mensais corrigidos a 6% ao ano. Esta condição possibilitou às autoridades monetárias praticar uma política monetária ativa, sem que as alterações das taxas de juros repercutissem no estoque total de dívida do governo, mas somente em parte da mesma (DAIN, AFONSO, 1990)

O plano econômico continha medidas abrangentes e profundas, prevendo reverter a situação de *déficit* de 8% para um *superávit* de 2% do PIB, ou seja, através da reforma administrativa e fiscal obter um resultado de 10% do PIB (NAKANO, 1990). Entre as principais medidas, destacam-se: reforma administrativa (0,5% do PIB); reforma patrimonial (2%); combater a sonegação fiscal (0,5%); redução dos gastos públicos e dos encargos da dívida pública (1,5%); certificados de privatização a ser adquiridos compulsoriamente pelas instituições financeiras (1,5%); política tributária focada em aumentar a arrecadação (3% do PIB) e corte de custeio e investimento (1%).

Além da reforma monetária, destacam-se a reforma administrativa que propõem diminuir o número de ministérios de 23 para 12, além de extinguir órgãos da administração pública e eliminação de 360 mil cargos públicos (BAER, 2009); a reforma patrimonial que prevê privatizações através do Programa Nacional de Desestatização (PND), total de 24 estatais.

De imediato, tem-se uma redução da propensão a consumir e redução na velocidade de circulação da moeda com o bloqueio dos haveres financeiros diante de uma inflação mais baixa e eliminação da inércia inflacionária. (NAKANO, 1990). No campo externo, antes de decretar o plano, um dólar estava cotado a Cr\$ 80,00, após o choque de liquidez, o dólar baixou a menos de Cr\$ 30,00⁵. Determinados setores haviam remarcados seus preços pelo pico (fornecedores) e são obrigados a fechar os contratos de câmbio a esta cotação, sendo insuficiente para cobrir os

⁵ Resultado do Câmbio Flutuante

custos. Deve-se notar que o Brasil está em moratória desde 1989. (PASTORE, 1990)

Sucederam-se críticas ao Plano Collor pela indefinição de política industrial de longo prazo, sinalizada de forma transparente ao mercado. Câmara Neto afirmou:

A política industrial é, no entanto, quase uma não-política, já que não se definem nem metas nem instrumentos, nem mecanismos de financiamentos, nem mesmo os agentes privilegiados, mas tão-somente a intenção de reduzir o protecionismo para expor a economia brasileira à concorrência externa com o objetivo de aumentar a eficiência e baixar preços. Desconsiderando o fato de que estas medidas podem não levar àquilo a que se propõe, mas sim ao sucateamento do parque industrial brasileiro, e atendo-nos exclusivamente ao ponto em questão, pode-se ser prescrita por um ortodoxo, com o objetivo de reduzir o papel do Governo na economia, como por um estruturalista, que considerasse a estrutura excessivamente oligopolizada como a raiz do processo inflacionário. (1990, p. 47).

Durante o ano de 1990, apuraram-se oscilações significativas nas taxas de juros e seletividade na concessão de crédito, dificuldade de rolagem da dívida interna, afetada pela falta de credibilidade e as “torneirinhas” possibilitavam o retorno à circulação de recursos bloqueados. Os aumentos reais de salários concedidos pelo Governo anterior prejudicaram a reforma na dimensão pretendida, contudo este problema foi resolvido com a reposição de salários bem abaixo do índice de inflação. O represamento de tarifas públicas para tentar conter a inflação teve consequência negativa na capacidade de autofinanciamento das estatais.

Embora o Governo incentivasse as exportações, o contexto mundial era desfavorável com a Guerra do Golfo (preços do petróleo) e defasagem cambial. Os saldos da Balança Comercial sofrem redução no acumulado de 1990 e o BACEN passou a reter as remessas, lucros e repatriações ao exterior. Ao final de 1990, o governo fecha acordo com um cronograma do pagamento a iniciar no ano seguinte e suspende a moratória. O PIB nacional em 1990 registra um declínio de (-) 4,3% (em 1989 foi de 3,2%) e o PIB industrial apurou a queda mais acentuada em toda a série com (-) 8,2% (APÊNDICE A–Tabela 2). Nos anos 1990 a 1993, a Dívida Externa Líquida (DEL) apresentou oscilação entre US\$ 112.000 e US\$ 114.000 milhões; onde as Transações Correntes foram positivas no somatório destes anos (APÊNDICE A–Tabela 4).

Conclui-se que o Plano Collor impôs elevado custo social com o empobrecimento da população, possibilidade de quebra de bancos estaduais, ainda

assim, a inflação continua em patamares expressivos, mas deve-se citar a sensível redução da Dívida Interna Líquida (DIL) comparando o ano de 1990 (41,0% s/PIB) até 37,1% em 1992. A taxa de desemprego apresenta evolução ano a ano até atingir 5,8% em 1992.⁶

O momento seguinte, a inflação começa a se elevar em virtude ao relaxamento do controle de preços e salários, além da remonetização da economia permitida via brechas de conversão do Cruzado Novo pelo Cruzeiro (MARTONE, 1990). Em primeiro de fevereiro de 2011, a equipe econômica (liderada por Zélia Cardoso) implantou o Plano Collor II com a estratégia atuar no tratamento do *overnight* e na inércia inflacionária, usando-se do congelamento de preços e salários, extinção de algumas formas de indexação, bem como outras medidas de contenção de gastos públicos (BAER, 2009).

A inflação no quadriênio de 1990 a 1993, respectivamente, registrou 1.476,7%; 480,2%; 1.157,8% e 2.708,1% medidas pelo Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna (IGP-DI) (APÊNDICE A–Tabela 11B), portanto um quadro de inflação aguda. O período de 1988 a 1994 caracteriza um processo de hiperinflação, com elevada transferência de renda para a população menos desprovida de mecanismos de proteção.

Em maio de 1991, a Zélia Cardoso é substituída por Márcio Marques Moreira que de imediato declara que não haverá nenhum novo choque econômico para tranquilizar o mercado. A nova equipe econômica focou o processo de privatizações e abertura econômica. Os esforços da equipe no biênio 1992-1993 estão focados na restrição do crédito, fortalecimentos das finanças públicas, taxas de câmbio favoráveis as exportações. As finanças públicas pioram durante 1992 e as taxas de juros atingiram 44% ao mês prejudicando a performance econômica e assistência do BACEN aos bancos com problemas de liquidez, entre estes a Caixa Econômica Federal (CEF) (BAER, 2009). As demissões se elevam no mercado de trabalho e as privatizações sofre atrasos devidos a grupos contrários. A carga tributária se situa em 29,6% do PIB em 1990 (APÊNDICE A–Tabela 3) com os esforços do Governo para melhorar a arrecadação. Os anos seguintes retorna para os patamares históricos de 25% sobre o PIB.

⁶ Gráfico 2 – Taxa de desemprego – PME (Página 38, do presente estudo)

Em meio à crise, o Presidente Fernando Collor sofre um processo de *Impeachment* por corrupção e seu Vice-Presidente, Itamar Franco, assume a Presidência em outubro de 1992 (BRASIL, 1992).

2.2.6 Governo Itamar (período antes do Plano Real)

O Presidente Itamar Franco, em meio à crise econômica, em maio de 1993, indica para Ministro da Fazenda, o Senador Fernando Henrique Cardoso, alcunhado de FHC. No mês seguinte, FHC apresenta o Plano de Ação Imediata (PAI) que tem como objetivo a redução de US\$ 6 bilhões de gastos na máquina pública, impor maior rigidez no recolhimento dos impostos, criação da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF) e melhorar o relacionamento com os governos estaduais, bem como o saneamento de bancos estatais e aperfeiçoar o processo de privatizações (REGO; MARQUES, 2013).

Os governos estaduais possuíam dívidas que somavam a US\$ 36 bilhões, sendo US\$ 2 bilhões em atrasos. O Governo negociou com os Estados um cronograma mensal de pagamento de 20 anos, alocando 9% do orçamento para pagamento de suas dívidas. O avanço da negociação com os Estados contou com aprovação da maioria. O Governo passou a atuar com o firme propósito de combater a sonegação fiscal que crescia no período, estimando uma receita entre US\$ 40 a US\$ 60 bilhões. Além disto, obteve êxito na aprovação no Congresso Nacional do decreto lei que limitava a reposição em 10% dos salários abaixo da inflação (BAER, 2009). A Dívida Interna Líquida (DIL) retrai para 33,2% do PIB em 1993, praticamente, mesmo patamar de 1982 quando estava em 32,4% sobre o PIB, demonstrando uma curva crescente até 1985 e cedendo gradualmente até 1993. A taxa de desemprego é de 5,3% em 1993.

São percebidas melhoras nas contas externas colhendo os frutos do câmbio mais favorável para as exportações e, no neste momento de recessão, muitas empresas se esforçam para redirecionar parte de sua produção para o mercado internacional.

Durante este período, muitas empresas aprimoram a gestão empresarial absorvendo conceito globais no seu *modus in operandi*, basicamente, focados para reduzir custo, aumentar produtividade e gerir melhor os níveis de estoques. Dentre

os principais processos para administração da produção pode-se citar o modelo japonês denominado *Just-in-Time* (transforma alguns processos do industrial em mini fábricas), a terceirização (transfere uma etapa do processo ou serviço não principal para outra empresa) e o modelo Kanban⁷.

2.2.7 Análise setor automobilístico no período de 1980 a 1993 (III PND e Planos Econômicos)

O faturamento líquido anual (Tabela 4) apresentou crescimento anual de 6,2% ao ano ou 133,1% no período analisado (ponta a ponta).

Tabela 4 - Faturamento líquido: 1980-1993 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1980	6.081	- 4,01
1981	5.532	- 9,03
1982	6.417	16,00
1983	4.806	- 25,11
1984	4.776	- 0,62
1985	5.848	22,45
1986	6.189	5,83
1987	7.466	20,63
1988	9.843	31,84
1989	12.160	23,54
1990	10.708	- 11,94
1991	9.421	- 12,02
1992	11.482	21,88
1993	14.784	28,76

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Na série analisada, pode-se observar que o melhor período para o faturamento líquido em dólar foi no quinquênio 1985 a 1989 (períodos do Cruzado, Bresser e Verão) com progresso de 254,6% no período ou 20,5% ao ano. Por sua vez, o período menos favoráveis no que tange ao faturamento foi no quinquênio anterior (1980 a 1984) com decréscimo na receita do setor de 24,7% no período ou decréscimo de 5,5% ao ano. Em 1983 há a desvalorização cambial (necessita mais moeda nacional para cambiar por dólar), e durante o bloqueio financeiro adotado pelo Governo Collor há valorização da moeda.

⁷ Trata-se de uma simbologia visual usada na indústria para registrar ações. A palavra que tem origem japonesa pode ser traduzida como “cartão visual”. No Brasil, o sistema Kanban é uma técnica bastante difundida, desde os anos 1980, quando começou a ser aplicada para a gestão de estoque e controle de fluxo de peças, por isso, recebe também o nome de gestão visual. (HENRIQUE; FIORIO, 2013)

Em virtude de os dados de faturamento líquido, investimentos e emprego serem do setor automobilístico (caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e automóveis de passeio), cada setor deste depende de um conjunto de variáveis macroeconômicas diferentes para impulsionar cada tipo de bem produzido.

Os investimentos da indústria automobilística (Tabela 5), da mesma forma que o faturamento líquido, também apresentaram resultados com sobressaltos durante a série.

Tabela 5 - Indústria automobilística brasileira: investimento 1980-1993 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var.%
1980	489	-
1981	645	31,90
1982	530	- 17,83
1983	373	- 29,62
1984	293	- 21,45
1985	478	63,14
1986	526	10,04
1987	580	10,27
1988	572	- 1,38
1989	602	5,24
1990	790	31,23
1991	880	11,39
1992	908	3,18
1993	886	- 2,42

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 38)

De 1980 a 1993, os investimentos apresentaram progresso de 81% comparando 1993 contra 1980. Primeiramente, as dificuldades de avançar III PND (citadas anteriormente), destacando o triênio 1982 a 1984 que apresenta retração de 54,6% no período.

Nos anos que se seguem (1982-1984) houve uma sequência de retração de investimentos no setor e que prejudica a sua competitividade para os anos seguintes. O melhor período aconteceu durante o triênio 1985 a 1987 com incremento de 97,5% no período e contempla o “boom de consumo” do Plano Cruzado.

Analisando a série histórica, o número de empregos demonstra declínio, iniciando 1980 com 133 mil empregos e encerrando em 1993 com 106 mil empregos (16,0% de retração). Os mentores do Plano Bresser, utilizando as lições aprendidas com o Plano Cruzado, fazem ajustes para evitar um aquecimento de consumo acima do PIB potencial. Durante o Plano Cruzado há a elevação na absorção de emprego. Ao mesmo tempo, é relevante mencionar os volumes de investimentos no setor que

caracterizaram os últimos anos tiveram consequências também no aumento da produtividade. Esse cenário pode ser visto na Tabela 6.

Tabela 6 - Indústria automobilística brasileira: emprego 1980-1993 (em pessoas)

Ano	Autoveículos (Número de empregos)	Var. %
1980	133.683	5,20
1981	103.992	- 22,21
1982	107.137	3,02
1983	101.087	- 5,65
1984	107.447	6,29
1985	122.217	13,75
1986	129.232	5,74
1987	113.474	- 12,19
1988	112.985	- 0,43
1989	118.369	4,77
1990	117.396	- 0,82
1991	109.428	- 6,79
1992	105.664	- 3,44
1993	106.738	1,02

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 40)

A produção total de automóveis de 1980 a 1993 (Tabela 7) progrediu 12,1% no período analisado, comparando ponta a ponta (primeiro e último ano). Entretanto, cessa um ciclo econômico e tem o período de dificuldade econômica da “Década de 80”, situação que se reverte a partir de 1993, ano em que a produção supera o volume produzido em 1980. Portanto, os anos de ponta da série (primeiro e último anos) são os melhores anos da série.

Tabela 7 - Produção e licenciamentos de automóveis: 1980-1993 (em unidades)

Ano	Produção total de automóveis	Var. %	Licenciamentos de automóveis nacionais	Var. %	Var. % PIB	Var. % PIB Indústria
1980	939.278	2,3	797.395	-4,2	9,20	9,25
1981	589.181	-37,3	449.872	-43,6	-4,25	-8,84
1982	676.014	14,7	559.191	24,3	0,83	-0,04
1983	750.209	11,0	610.126	9,1	-2,93	-5,92
1984	680.645	-9,3	533.424	-12,6	5,40	6,31
1985	760.784	11,8	603.623	13,2	7,85	8,27
1986	818.221	7,5	675.353	11,9	7,49	11,66
1987	686.665	-16,1	413.438	-38,8	3,53	0,99
1988	785.368	14,4	559.542	35,3	-0,06	-2,60
1989	733.676	-6,6	569.231	1,7	3,16	2,86
1990	665.051	-9,4	534.654	-6,1	-4,35	-8,18
1991	707.176	6,3	584.949	9,4	1,03	0,26
1992	816.446	15,5	577.789	-1,2	-0,47	-4,01
1993	1.100.670	34,8	850.940	47,3	4,67	8,06

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 54-55;63-64)

A média anual de veículos produzidos foi de 764 mil automóveis por ano. O licenciamento de automóveis nacionais, embora também tenha iniciado com um número satisfatório de 797 mil e em 1993 tenha apresentado 850 mil automóveis (variação de 2,2%), em média anual, foram comercializados 594 mil automóveis. O excedente entre os volumes produzido e vendido no mercado interno são direcionados ao mercado externo.

É importante destacar o êxito do Governo no incentivo à produção e venda de automóveis movidos a etanol. Entre 1980 e 1993, a produção de veículos movidos à álcool representou 43,2% do total produzido, destacando o quadriênio 1983 a 1986 que este percentual se situou entre 73% e 75%, posteriormente, os veículos movidos a álcool perdem espaço e em 1993 representam 20,0% do total produzido. Por sua vez, os licenciamentos de automóveis movidos a álcool representaram 50% de todos os licenciamentos do período, mesmo considerando os licenciamentos de veículos importados que foram irrelevantes nesta série. Entre os anos de 1983 a 1988, a participação dos automóveis licenciados movidos à álcool variou de 88% a 96%, encerrando 1993 com participação reduzida de 25,0%.

No começo dos anos 1990 foi revisto o papel do Estado e desencadeou uma desregulamentação do setor agroindústria sucro-alcooleira, por décadas de controle estatal. O caso do Brasil é de sucesso na estratégia na área de biocombustível. Os governantes estavam preocupados com a segurança de energias renováveis e que permitissem a sustentabilidade do ambiente, ao mesmo tempo, que desenvolvesse o mercado doméstico, com a defesa da adoção de padrões internacionais. No biênio

1987-1988 há a consolidação do PROÁLCOOL através de incremento de produtividade industrial e há aumento significativo da produção de cana-de-açúcar.

O Presidente Fernando Collor anunciou a redução tributária para modelos abaixo de 1000 cm³, denominado “carro popular” e também causou indignação ao chamar os carros nacionais de verdadeiras carroças. Os carros populares receberam incentivos de redução da alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os carros até 1.000 cm³. Em 1990, os carros 1000 cm³ totalizaram vendas de 23 mil automóveis e representaram 4,3% dos licenciamentos totais, registrando consecutivos progressos e respondendo aos incentivos governamentais, atingindo 243 mil licenciamentos, isto é, 26,7% em 1993. Além disto, é importante esclarecer que os primeiros carros populares apresentavam motores com baixa potência, situação que foi sendo ajustada com o avanço tecnológico e, atualmente, é possível ter um carro com 1000 cm³ com motor turbo (APÊNDICE B-Tabela 9).

As primeiras medidas iniciais durante o Governo Itamar Franco que trata do carro popular 1.0 que, em fevereiro de 2001, contava com IPI de 10%, enquanto as demais cilindradas contavam com alíquota de 25% de IPI. Em 1990, o *share* de mercado do carro popular estava em 4,3%. A intenção é de incentivar as vendas de carro popular que possui característica de menor consumo de combustível, contrariando o mercado global que apostava na produção de veículos de maior potência.

Este incentivo à indústria nacional para a produção do carro popular, naturalmente, é uma barreira implícita as montadoras de outros países. Foi um segmento de veículos que rapidamente cresceu até superar mais de 70% de *share* em 2001. Estes modelos denominados 1.0 evoluíram de forma expressiva com adoção de tecnologias que contribuíram para o aumento da potência do veículo, economia de combustível e menor emissão de gases. A combinação do uso de catalisadores e injeção eletrônica teve resultados para redução de aproximadamente 90% dos gases poluentes, além de aperfeiçoar o uso de combustível e aumentar o potencial dos veículos de baixa cilindrada.

Em 1993, foi assinado o segundo acordo com o complexo automotivo com metas estabelecidas e amplas, relativos a impostos, condições de financiamentos, margens de lucratividade da cadeia produtivas, tecnologia e relações de trabalho.

Foram firmados compromissos de produção para os anos seguintes, pesados investimentos no complexo industrial, aplicação nos prazos de consórcios de 50 para até 80 meses, redução de IPI e incentivo ao carro popular 1.0.

Embora o número de licenciamentos tenha progredido 2,2% em todo o período (1980-1993), o faturamento líquido registrou progresso de 133% porque contempla toda a indústria automobilística (veículos leves, caminhões e ônibus, exceto tratores e colheitadeiras) e o câmbio teve maxidesvalorizações (com a moeda corrente depreciada aumenta o número de dólares). Na série analisada, o PIB nacional apresentou crescimento de 26,1% e o PIB industrial registrou 16,3% no período analisado (série histórica).

O mercado externo contribuiu para melhorar o PIB industrial considerando a fraca performance de licenciamentos nacionais neste período, extremamente conturbado em pleno período de hiperinflação (APÊNDICE A–Tabela 11 A), citando que em todos os anos foram apresentados *superávits* comerciais para o setor, em alguns momentos com maior esforço do governo para destinar ao mercado externo todo o excedente produtivo do País (Planos Bresser, Verão e Collor).

Neste período, as elevadas taxas de juros do *overnight*, balizando o custo para as instituições financeiras, aliado a instabilidade econômica consolida uma política que é restritiva ao crédito pela própria facilidade de obter uma receita garantida e sem risco nos títulos do Governo Federal.

3 CONTEXTO SOCIAL, POLÍTICO E ECONÔMICO DE 1994 A 2014 E A PERFORMANCE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE VEÍCULOS DE PASSEIO NO MERCADO DOMÉSTICO

O Capítulo 3 centrar-se-á na avaliação da performance de vendas de veículos de passeio no mercado doméstico a partir da adoção de plano econômico, que obteve êxito na estabilização da inflação, denominado Plano Real até 2014, ano que se encerra o 1º Governo de Dilma. A análise da conjuntura econômica do período facilitará a avaliação dos seus efeitos na indústria brasileira de veículos de passeio, principalmente, no faturamento, produção, licenciamento, investimentos, empregos, comércio exterior, entre outros aspectos relacionados a este setor produtivo.

3.1 PERÍODO DE 1994 A 2002: PLANO REAL E O GOVERNO FHC

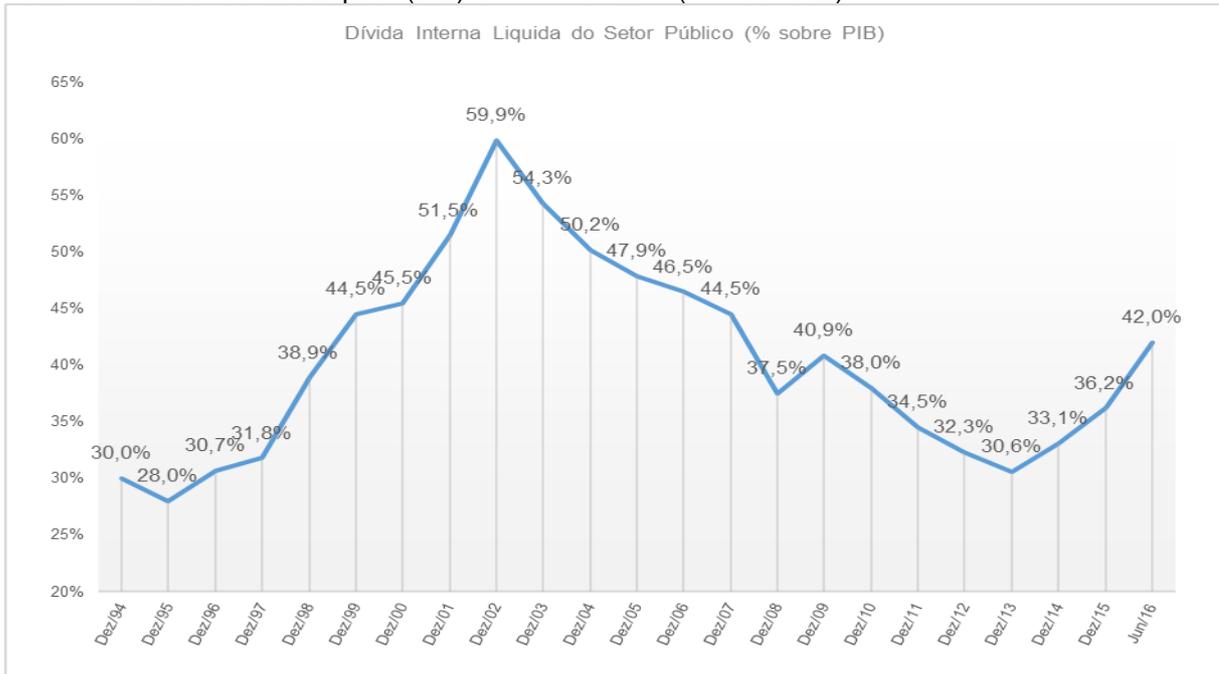
O estudo está dividido em dois períodos. Primeiramente serão comentados os contextos econômicos de 1994 até o final do 2º Governo de FHC e, por último, os governos Lula e 1º Governo Dilma. Trata-se de um período importante porque se tem 20 anos da adoção do Plano Real e um longo convívio com uma economia estável. Nesse tópico há a explanação do primeiro período, ou seja, até o término do 2º Governo FHC. É relevante uma análise do comportamento da indústria de automóvel brasileiro, no mercado doméstico, ao passar de um período de hiperinflação para uma econômica estável, que permitiu um melhor planejamento familiar e dos agentes financeiros.

3.1.1 Governo Itamar (implantação e pós Plano Real)

Dando continuidade ao contexto histórico abordado do início do Governo Itamar até 1993 (Capítulo 2), este governo implanta o Plano Real em três etapas.

Neste período, a Dívida Interna Líquida (DIL) recuou de 33,2% do PIB (1993) para 30,0% (1994), seguindo uma nova redução em 1995 para 28,0% sobre o PIB. Os dados podem ser visualizados no Gráfico 3.

Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida (DIL) do Setor Público (% sobre PIB)



Fonte: (1) 1981 até 2000 (GIAMBIAGI, 2011, p. 261; (2) 2001 até 2006, há alteração da dívida bruta, mas não a Dívida Interna Líquida (DIL) (BACEN, 2016); (3) A partir de 2006, há nova metodologia (BACEN, 2016).

Os investimentos públicos sofriam declínio e prejudicavam a performance econômica do País. A infraestrutura se apresentava deficitária, principalmente, devido a necessidade de portos e estradas para escoamento das safras, possibilidade de colapso no fornecimento de energia elétrica e defasagem tecnológica e competitiva das empresas nacionais.

A 1ª etapa do Plano Real inicia com medidas pré-plano, na qual realiza o ajuste fiscal, corte de despesas públicas e aumento de impostos. Em fevereiro de 1994 e que segue até 30 de junho de 1994, tem-se a 2ª etapa do plano, a introdução de um novo indexador na economia, denominado Unidade Referencial de Valor (URV), na paridade de um dólar americano por uma URV.

O Governo passa a utilizar este indexador nos preços oficiais, contratos e impostos e, gradualmente, os preços foram sendo fixados neste indexador. O indexador possuía o papel de alinhar ou reduzir a dispersão dos preços relativos devido aos elevados patamares de inflação e tentando apagar a memória inflacionária da antiga moeda (a inflação de 1993 foi de 2.708,1%), portanto foi um período preparatório pré-plano. A URV obteve sucesso no papel de recuperar as funções da moeda. Bresser-Pereira explica que

A ideia original era a de ter duas moedas coexistindo ao mesmo tempo, como acontecera na Bulgária nos anos 1920, onde a velha moeda, em que a inflação seria alta; e uma nova moeda indexada. Este sistema dual permitiria aos agentes econômicos converter seus contratos de forma voluntária e de acordo com o mercado, da velha moeda, em que os contratos incorporavam a expectativa de inflação, para a nova moeda, que pode ser atrelada ao dólar [...] (2014, p. 315)

Em 1º de julho de 1994, início do Plano Real (3ª etapa), o Governo introduziu um novo padrão monetário denominado Real que era igual a URV. Em outras palavras, a cotação no 1º dia do plano tinha a seguinte equivalência de R\$ 1,00 = 1 URV = US\$ 1.00 = Cr\$ 2.750,00. Durante este período, empresários receosos de novo congelamento, reajustaram os preços, mas acabaram retroagindo-os. A política monetária foi ativa de maneira a restringir o consumo e evitar que ganhos reais de salário se direcionassem para um *boom* de consumo; aliado a contenção da demanda interna e incentivou-se as exportações para redirecionar o excedente produtivo.

No intuito de evitar equívocos passados, principalmente, verificados nos planos heterodoxos na década de 80, o Governo atuou com um conjunto de medidas. A preocupação do Governo estava no pós-plano para evitar elevação acentuada da demanda em face da queda da inflação que permitisse aos agentes um melhor planejamento de consumo no longo prazo, tanto pelas famílias que passaram a ter claro o valor da parcela a comportar no orçamento, bem como as instituições financeiras ao realizarem a intermediação de recursos e definição de seus *spreads*.

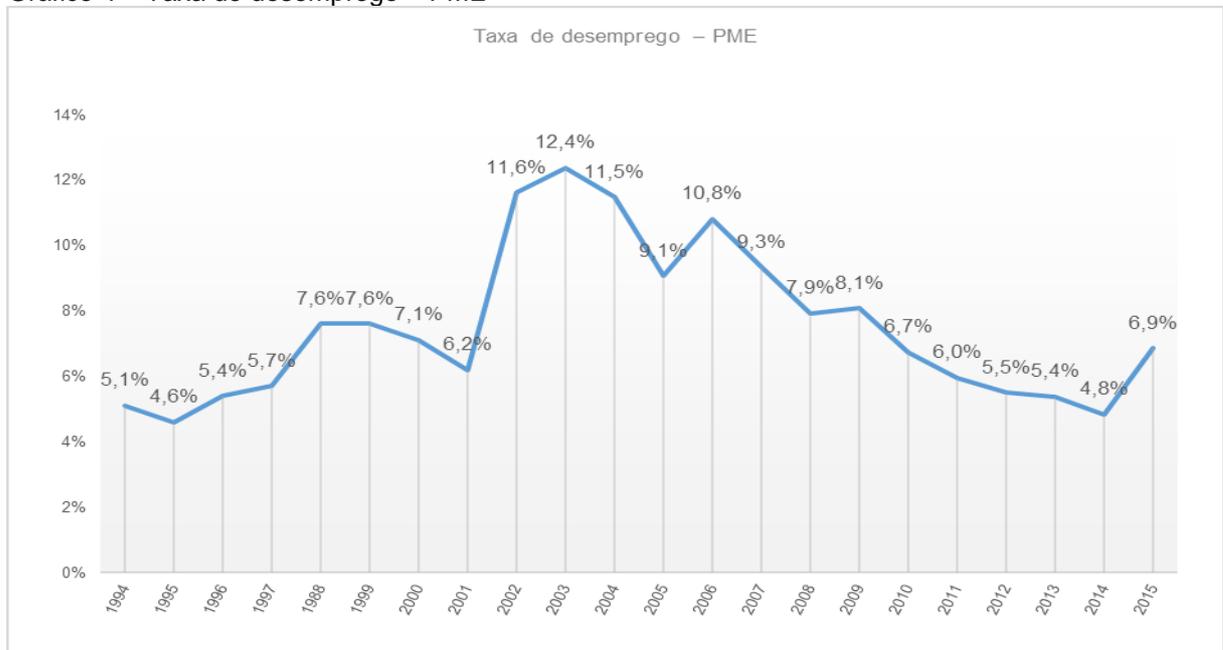
Este fato deve-se ao efeito psicológico da eliminação da inflação. Além disto, muitos agentes ainda tentavam especular e minar o Plano Real. O arsenal de medidas utilizado pelo Governo, denominado de “âncora monetária”, foram elevação do depósito compulsório para conter o efeito multiplicador de dinheiro nos bancos e atuou com elevação acentuada da taxa de juros real.

A proposta implícita do modelo adotado de âncora cambial é que não faltariam recursos estrangeiros para financiar os *déficits* nas Transações Correntes dos países em desenvolvimento até a estabilidade do plano e implantação de reformas estruturais. A sobrevalorização tornou o *superávit* mensal em *déficit* mensal de 1994 para 1995 (ANPÊNDICE A–Tabela 1). Segundo Castro faz seu comentário sobre o Plano Real:

O Plano Real fica na história como uma estratégia complexa e bem-sucedida de desmonte de um sofisticado sistema de indexação, construído ao longo de 30 anos, desde 1964. Todavia, o problema de indexação, infelizmente, não desapareceu por completo, permanecendo um desafio para os próximos governos.” (2011, p. 161)

O Plano Real apresenta resultados positivos nos primeiros meses de sua implantação, citando que em junho a inflação estava em 46,5% (antes do plano) e passou 1,5% em setembro. No biênio 1994-1995, o País passa a conviver com uma estabilidade não conhecida nos tempos recentes. A taxa de desemprego recua para 5,1% (1994) quando comparada ao ano de 1993 (5,3%), cedendo para 4,6% em 1995, conforme demonstra o Gráfico 4.

Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME



Fonte: (1) 1983 até 2001 (GIAMBIAGI, 2011, p. 257); (2) Metodologia revisada em 2001, 2002 até 2011 (PME; IBGE, 2016)

A taxa de câmbio foi um instrumento forte de política econômica via valorização da moeda nacional. O Presidente anterior pode iniciar o processo de abertura econômica com a redução das tarifas de importação, atuando para conter pressões inflacionárias (BAER, 2009). Adotou a âncora cambial para conter a inflação.

No contexto global, a Crise do México em 1994 ameaçou o Plano Real, no qual o Governo passou desvalorizar o câmbio de forma gradual ao longo de 1995,

simultaneamente, praticou taxas elevadas de juros para atuar em possíveis pressões especulativas sobre o Real, mantendo esta política até 1998.

3.1.2 Governo FHC (1995-2002)

Em janeiro de 1995, Fernando Henrique Cardoso, assume a presidência da República. O Plano Real contempla uma estabilidade econômica com a combinação da maior abertura do mercado nacional para os demais países e da taxa de câmbio nominal com relativa estabilidade, dando sequência ao plano que iniciou no Governo Itamar.

O Governo alcançou um período de estabilidade de preços no triênio 1995 a 1998, ainda que não houvesse um ajuste fiscal mais significativo. O resultado primário do Governo de 5,2% do PIB em 1994 reduziu para 0,2% em 1995 (APÊNDICE A–Tabela 5), evidenciando a incapacidade do governo na contenção dos gastos em todos os níveis de máquina pública, bem como a impossibilidade na contenção dos gastos com o funcionalismo. O salário mínimo e o reajuste dos aposentados foram de 43% contra uma inflação de 15% no período.

O atenuante para o caixa do Governo, as privatizações possibilitaram gerar recursos para suportar as contas públicas, principalmente, no ano 1998. Utilizam a Unidade Fiscal de Referência (UFIR) para evitar a corrosão real da arrecadação ocasionado pela defasagem entre o fato gerador do imposto e seu efetivo recebimento (Efeito Tanzi). A Dívida Interna Líquida apresentou incremento no 1º ano do Governo FHC fechando em 38,9% do PIB em 1998.

O Governo cria o Programa de Estímulo à Reestruturação (PROER-1995) e ao fortalecimento do Sistema Financeiro Nacional (SFN) para bancos privados (GIAMBIAGI, 2011) e Programa de Incentivo à Redução do Setor Público Estadual na Atividade Bancária (PROES) para bancos estatais (MATTOSO, 2010), assim pretende estabelecer a confiança do mercado financeiro e evitar a quebra de bancos e contaminar a atividade industrial e consumo das famílias.

O programa demandou cifras expressivas recursos para o fortalecimento de bancos estaduais. Ao mesmo tempo, foram permitidos benefícios fiscais na compra de grandes bancos, como a compra do Banco Nacional pelo União de Bancos Brasileiros S/A (UNIBANCO) e o Banco Econômico pelo Excel. As elevadas taxas de

juros tiveram reflexos no mercado financeiro com a possibilidade de quebra de empresas e elevação acentuada da inadimplência. É reconhecido o aprimoramento do sistema financeiro para maior confiança do mercado e proteção do pequeno investidor.

Neste período, o Governo também criou o Fundo Garantidor de Crédito (FGC), com o qual as instituições contribuiriam com 0,024% de todos os saldos cobertos pelo FGC. O BACEN teve 43 instituições financeiras sob o Regime Administrativo Especial Temporário (RAET) e permitiu a participação de bancos estrangeiros no País (abertura de mercado). Muitos bancos públicos foram saneados pelo PROES e depois privatizados como o Banco do Estado do Rio de Janeiro (BANERJ) e o Banco do Estado de São Paulo (BANESPA). Esse conjunto de ações fortaleceu o sistema financeiro e foi um avanço considerável conquistado pelo Governo FHC.

Referente às privatizações, que foi um fator importante na política de FHC, Simonsen faz duras críticas ao modelo como forma de combater o déficit público e, afirma:

[...] vender estatais para cobrir despesas correntes, como fizeram alguns países, é irresponsabilidade financeira, equivalente à do indivíduo que vende a casa para continuar frequentando restaurantes de luxo. Afinal, as estatais acabam, as despesas correntes não. Mas usar as receitas de privatização para resgatar parte da dívida pública, sobretudo a dívida interna mobiliária, é medida altamente salutar. (1995, p. 22)

Entretanto, pelo lado da concorrência e mercado, defende a maior liberdade com a privatização, o autor explica que:

Os sucessos da privatização na siderurgia, a USIMINAS, a CSN, a CST, a ACESITA, a COSIPA, são provas contundentes de como a iniciativa particular administra muito melhor do que o governo a produção de bens privados, mesmo quando considerados estratégicos. Desde então, essas empresas passaram a lucrar mais e a aumentar seus investimentos. Estão satisfeitos os acionistas, os empregados e os compradores de produtos siderúrgicos. E o Governo livrou-se do pesado ônus que era a dívida da antiga SIDERBRÁS. (1995, p. 23)

Durante o biênio 1998-1999, deterioraram-se os resultados da política cambial e tem-se redução das reservas cambiais. É importante resgatar que, neste período, as crises da Ásia (1997) e Rússia (1998) tiveram sérias consequências nos *spreads* bancários e oscilações nas taxas de juros, inclusive paralisando o mercado em alguns momentos. O Governo FHC mantinha o câmbio valorizado para conter a

inflação com pesado ônus, no qual as taxas de juros repercutiram na dívida interna, além do contexto externo adverso.

A Dívida Interna Líquida (DIL) progride de 28,0% sobre o PIB (1995) até 31,8% (1997), progredindo de forma acentuada em 1998 até 32,9%⁸. Entre 1995 e 1998, o PIB nacional variou a uma taxa anual de 2,5% ao período, enquanto o PIB industrial progrediu 1,8% ao ano (APÊNDICE A-Tabela 2). A taxa anual de desemprego progrediu, gradualmente, iniciando em 4,6% em 1995 até atingir 7,6% em 1998, último ano do primeiro mandato do Governo FHC.⁹

O resto do mundo deixa de financiar o País que sofre a aposta da desvalorização de sua moeda. No final de 1998, o FMI, o Banco Mundial e bancos internacionais disponibilizam um pacote emergencial de US\$ 41,5 bilhões para manter o Plano Real. O País não possui mais condições de manter o câmbio e desvaloriza a moeda nacional em 70% no mês de janeiro de 1999 e passa a adotar metas rígidas de *superávit* no orçamento primário.

Durante 1º mandato de FHC, o País conviveu com um câmbio sobrevalorizado, elevados *déficits* em conta corrente que chegaram a 4% do PIB, altas taxas reais de juros, além disto, este momento foi acompanhado da imediata suspensão da rolagem da dívida externa. Reeleito, em janeiro de 1999, deixou o câmbio flutuar e o País retornou em uma melhor direção para o equilíbrio macroeconômico.

A desvalorização cambial de 1999 foi um ajuste macroeconômico corretivo e o Governo passou a adotar o câmbio flexível para evitar novos ataques especulativos. Em seguida, nomeia Armínio Fraga como Presidente do BACEN e, de imediato, eleva as taxas básicas de juros e inicia um estudo sobre a adoção de sistemas de metas de inflação. Denominou-se “o tripé macroeconômico” (*superávit* primário, câmbio flutuante e política de metas de inflação). De acordo com Frank e Bernanke:

Na prática, quase todos os bancos centrais anunciando têm metas de inflação flexíveis – eles tentam atingir sua meta de inflação no longo prazo ou na média em um longo período, enquanto respondem a choques de curto prazo na oferta agregada, de modo a considerar os hiatos do produto e a inflação. Nesses casos, as metas de inflação anunciadas correspondem à meta de inflação na regra de política monetária. (2012, p. 756)

⁸ Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida do Setor Público (% sobre PIB) (página 53 do presente estudo)

⁹ Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME (página 55 do presente estudo)

Trata-se de mecanismo que fortalece a responsabilidade do BACEN perante o mercado através do anúncio de metas quantitativas sinalizadas por bandas. O Brasil adotou a meta de inflação a partir 1º de julho de 1999 através do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), citando que 30,8% no peso deste índice se devem aos preços administrados e consideram os preços dos derivados do petróleo, telefone fixo, eletricidade residencial e transporte público (preços ou tarifas públicas). Essa conduta deveria possibilitar ao País se desprender da armadilha de altos juros e câmbio baixo (valorizado), contendo uma inflação rígida para baixo. O objetivo central era resolver o problema dos “*Déficits Gêmeos*”, ou seja, a existência de *déficit* governamental e *déficit* nas Transações Correntes.

No 2º mandato do Governo FHC, a taxa de câmbio manteve-se com relativa estabilidade por volta de R\$ 2,00, passando a desvalorizar de forma mais acentuada durante 2002, véspera das novas eleições presidenciais. As taxas de juros de acordo com Bresser-Pereira (2014) se mantiveram elevadas durante o período e desencorajam os investimentos, além disto, a carga tributária cresceu de forma expressiva ao longo dos oito anos de FHC de 27,9% para 33,4% do PIB. A Dívida Interna Líquida (DIL) registra expressivo progresso comparando o último ano do 1º mandato do Governo FHC (38,9% em 1998) até atingir 59,9% sobre o PIB no último ano do 2º mandato do Governo FHC¹⁰. O autor cita que parte destes recursos foram direcionados para programas sociais, iniciados nesse Governo para distribuição de renda de forma mais justa.

No segundo período de FHC, a taxa de juros prejudica sobremaneira a performance do setor industrial, visto a baixa performance do PIB industrial de 2001 (- 0,6% no ano). Entre os anos de 1999 até 2002, o PIB nacional cresceu 2,1% ao ano, enquanto o PIB industrial variou 1,1% ao ano. A taxa de desemprego atinge 11,6% em 2002.¹¹

Atuando com a manutenção das taxas de juros e o relativo controle inflacionário, foi contido o processo de desvalorização e um novo patamar do dólar abaixo dos dois reais foi mantido por um maior período de tempo.

¹⁰ Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida do Setor Público (% sobre PIB) (página 53 do presente estudo)

¹¹ Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME (página 55 do presente estudo)

No seu Governo, entrou em vigor em maio de 2000, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) que impõe controle dos gastos da União, Estados e Municípios, condicionado a sua capacidade de arrecadação de tributos para conter gastos elevados de investimentos ao final de mandato e também para maior transparência da administração pública.

Embora a carga tributária sobre o PIB tenha se mantido entre 26,0% e 27,4% durante o 1º Governo FHC, há uma elevação no transcorrer do 2º Governo até atingir 32,4% no ano de 2002. Certamente, a redução abrupta da inflação contribuiu para reduzir o Efeito Tanzi.

A inflação entre 1995 e 2002 se manteve com relativa estabilidade, registrando a mínima de 1,7% (1998), ocorrendo dois picos de inflação, um 1999 de 19,9% devido ao ajuste macroeconômico com a desvalorização cambial e outro em 2002 que chegou a 26,4% oriundo de instabilidade com a possibilidade do Partido dos Trabalhadores (PT) ascender à Presidência da República.

Há necessidade de financiamento do setor público sobre o PIB entre 1995 e 1998, exceto o pequeno *superávit* primário de 1995 de 0,2%, registrando consecutivos *déficits* primários, conseqüentemente, elevados *déficits* nominais variando de 5,3% até 7,0% sobre o PIB. Esta situação altera-se de forma expressiva com quatro anos seguintes e registrando *superávits* primário variando entre 2,9% até 3,4% (1999 até 2002), reduzindo o *déficit* nominal iniciando em 5,3% (1999), retraindo para 3,4% e 3,3% nos anos seguintes, até se elevar em 2002 para 4,4% sobre o PIB (APÊNDICE A-Tabela 5). A poupança total contraiu para os menores patamares da série até se situar em 6,2%, visto que iniciou em 20,2% em 1994 e contemplou continua redução até este patamar.

A esquerda se mobiliza durante 2002 e no mês de outubro, o PT lançou um abrangente manifesto comentando a política econômica e suas principais falhas socioeconômicas. Este documento propõe um programa para correção das distorções econômicas e lança o desafio de um programa de combate à fome em larga escala - Fome Zero -, principalmente, que o desenvolvimento social ande de mãos dadas com progresso econômico.

Há uma crescente preocupação que o novo governo não honre os compromissos firmados entre investidores e bancos estrangeiros, inclusive que este governo revise os processos de privatização e causasse instabilidade

macroeconômica. Diante deste contexto de instabilidade, durante a campanha de 2002, o PT emite a “Carta ao Povo Brasileiro” com o intuito de acalmar o mercado, demonstrando que não haveria rupturas no modelo atual e as regras estabelecidas seriam mantidas, assim tranquilizando e afastando o temor de desrespeito aos contratos e às propriedades (dívida externa e privatizações), além da possibilidade de mudança na política macroeconômica. (GIAMBIAGI, 2011).

Entre 2002 e 2003 o País tem uma maior dinâmica em termos de crescimento suportado pelas exportações, permitida pelo momento econômico global e pela taxa câmbio mais competitiva com a mudança da política cambial, isto após a mudança de regime cambial com a maxidesvalorização de 1999. A performance de exportações dinamizou os setores domésticos relacionados a exportações, onde a demanda interna passou também a contribuir para o crescimento interno.

Ao final de 2002, Barbosa e Souza (2010) citam que a dívida líquida do setor público estava em 51,3% do PIB e as reservas internacionais era apenas US\$ 37,8 bilhões. O País encontrava-se em situação de recessão técnica devido à instabilidade política e elevadas taxas de juros para financiar o *déficit* público, desestimulando a atividade produtiva. Houve fatores externos que prejudicaram o contexto global como a Crise da Argentina (2001-2002) e o atentado terrorista as Torres Gêmeas em Nova York, onde Giambiagi (2011) cita como limitadores a política econômica em um contexto externo desfavorável. Por último, tem-se o problema interno do apagão do setor elétrico no País de 2001. A Dívida Interna Líquida (DIL) no biênio 2001-2002 se elevou de 51,5% para 59,9% sobre o PIB¹².

Esse é o contexto que o Governo Lula teria de adversidades para governar o País. A variação da Dívida Externa Líquida (DEL) inicia 1994, implantação do Plano Real, em US\$ 109.489 milhões e o seu pico acontece no ano de 1998 ao atingir US\$ 197.088 milhões e registrar variação de 80,0% no período. Após o ajuste cambial de 1999, a Dívida Externa Líquida apresenta redução gradual até chegar o último ano de Governo de FHC em US\$ 172.888 milhões.

É importante mencionar que o período de 1994 até 2002 apresentou pesados e consecutivos *déficits* em Transações Correntes (TC) que foram suportados pela Conta de Capital e Financeira (CCF) - aumento de endividamento externo, citado no parágrafo - e aumento expressivo dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IED) -

¹² Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida do Setor Público (% sobre PIB) (página 53 do presente estudo)

cenário de estabilidade e privatizações, impossibilitando reverter os resultados negativos na Balança de Pagamentos de 1997 até 2000. (APÊNDICE A-Tabelas 9 e 12)

3.1.3 Análise setor automobilístico no período de 1994 a 2002 (Plano Real e Governo FHC)

A receita líquida do setor automobilístico apresentou forte elevação em 1994 com a implantação do Plano Real e pode contemplar satisfatória evolução no triênio 1995 a 1997 com a estabilidade econômica permitindo um maior planejamento dos agentes econômicos para realizarem as suas aquisições de consumo, naturalmente, acompanhado de menores patamares de juros e valor de parcela que passa a ser comportado pelo salário. Os dados podem ser visualizados na Tabela 8.

Tabela 8 - Faturamento líquido: 1994-2002 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1994	20.001	35,29
1995	22.582	12,90
1996	24.743	9,57
1997	27.282	10,26
1998	25.254	-7,43
1999	14.936	-40,86
2000	18.366	22,96
2001	16.029	-12,72
2002	13.831	-13,71

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Mesmo com a valorização cambial durante o período, houve o registro de receita líquida em declínio apenas em 1998. A partir da máxima valorização de 1999, necessitou mais reais para trocar um dólar, por isto o faturamento líquido declina neste ano de forma acentuada em 40,8%. Os anos seguintes ressentiram as cotações mais valorizadas do dólar com um faturamento em dólar em decréscimo até 2002. O faturamento líquido em 2002 apresentou forte retração quando comparado a ano de implantação do Plano Real.

Os investimentos anuais contemplaram acentuada elevação no transcorrer dos cinco primeiros anos (1994-1998), ainda que tenha uma retração em 1997. Após a desvalorização cambial e cenário instável ocorre uma queda acentuada no volume anual de investimentos, citando que os investimentos representaram 8,1% do

faturamento líquido do período de 1994 até 1998. O cenário pode ser visualizado na Tabela 9.

Tabela 9 - Indústria automobilística brasileira: investimento 1994-2002 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1994	1.195	34,88
1995	1.694	41,76
1996	2.359	39,26
1997	2.092	- 11,32
1998	2.335	11,62
1999	1.791	- 23,30
2000	1.651	- 7,82
2001	1.750	6,00
2002	976	- 44,23

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Durante a implantação do Plano Real, o setor automobilístico empregava 107 mil funcionários, ressentindo o maior ajuste em 1998 com acentuada retração de mão de obra de 20,8% sobre o ano anterior. O setor encerra o ano de 2002 com uma redução 23,7% dos postos de trabalho quando comparados a 1994, isto representou 25,3 mil empregos a menos, fechando o ano com 81,7 mil empregos. Conforme demonstra os dados da Tabela 10.

Tabela 10 - Indústria automobilística brasileira: emprego 1994-2002 (em pessoas)

Ano	Autoveículos (Número de empregos)	Var. %
1994	107.134	0,37
1995	104.614	- 2,35
1996	101.857	- 2,64
1997	104.941	3,03
1998	83.049	- 20,86
1999	85.100	2,47
2000	89.134	4,74
2001	84.834	- 4,82
2002	81.737	- 3,65

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 40)

Houve dois ciclos no transcorrer do Governo FHC, um que iniciou com a adoção de novo plano de estabilização econômica e encerrando com a maxidesvalorização cambial de 1999, bem como outro que se seguiu com a instabilidade econômica até o término de seu mandato presidencial.

A produção acompanhou esta performance com o melhor ano 1997 com 1.700 mil unidades produzidas e com um biênio 1996-1997 apurando crescimentos de 13,9% e 14,9% em cada ano, declinando de forma abrupta em 1998 acompanhando a performance do mercado interno e da nova retração após a desvalorização cambial (APÊNDICE B–Tabela 11).

Neste período (1995-1998), apenas 2,2% da produção fora de automóveis movidos a álcool, paulatinamente, perdendo espaço para os automóveis movidos a gasolina devido a melhor relação custo e benefício deste combustível. Em 1999, 0,1% dos carros produzidos eram movidos a este combustível. Em 1988, foi o pico de produção de automóveis movidos a combustível quando representaram 62,9% da produção.

Os licenciamentos de automóveis ditaram a produção, apresentando crescimentos consecutivos entre 1994 a 1997, retraindo substancialmente com a severa política de restrição ao consumo adotada a partir de 1997 (pico de vendas) e 1998, respectivamente, o Governo adotou taxas de juros reais de 34,3% e 31,1% ao ano - Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) menos Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) (APÊNDICE A–Tabela 10).

Esta mesma taxa de juros que também sustentou o câmbio valorizado (âncora cambial) é abandonada após cenário externo desfavorável (Crise da Rússia). Os juros reais voltaram entre 2000 e 2002 abaixo de dois dígitos e favoreceu o consumo com um pico de vendas em 2000, ou seja, com aumento de 20% neste ano, conforme demonstra a Tabela 11.

Tabela 11 – Produção e licenciamentos de automóveis: 1994–2002 (em unidades)

Ano	Produção total de automóveis	Var. %	Licenciamentos de automóveis nacionais	Var. %	Var. % PIB	Var. % PIB Indústria
1994	1.249.098	13,5	976.014	14,7	5,33	8,05
1995	1.299.493	4,0	1.108.544	13,6	4,42	4,72
1996	1.479.490	13,9	1.263.955	14,0	2,15	1,07
1997	1.700.438	14,9	1.378.536	9,1	3,38	4,24
1998	1.273.356	-25,1	980.768	-28,9	0,04	-2,59
1999	1.118.483	-12,2	907.050	-7,5	0,25	-1,91
2000	1.375.382	23,0	1.088.335	20,0	4,31	4,83
2001	1.516.182	10,2	1.183.886	8,8	1,31	-0,62
2002	1.525.491	0,6	1.165.309	-1,6	2,66	2,08

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 54-55; 63-64)

Os licenciamentos de vendas de veículos nacionais em 2002 atingem 1.165 mil automóveis, cerca de 36,9% maior ao ano de 1993. A média anual no período foi de 1.116 mil automóveis (1994-2002 / 87,8% superior à média anual do período anterior). O PIB industrial progrediu 21,1% e o PIB nacional pode crescer 26,3% no período de 1994 a 2002, performance dos PIBs inferiores às vendas de automóveis nacionais no mercado doméstico. Em dezembro de 2002, o saldo de crédito no SFN representava 26,1% do PIB nacional.

Os licenciamentos de automóveis nacionais representaram 80% de todos os automóveis produzidos no período. Cerca de 80,3% da produção foi destinada ao mercado doméstico e o excedente para o mercado externo, ao mesmo tempo, 86,4% dos licenciamentos do período de 1994 a 2002 foram constituídos de veículos de produção doméstica e a diferença suprida com a importação de automóveis.

Em 1995, período de valorização cambial, as importações atingiram a sua maior participação de 21,7% do total de automóveis licenciados e, após a instabilidade cambial e de cenário político-econômico, em 2002 esta participação é reduzida para 6,3% do total dos licenciamentos.

Em 1995-1996, a produção destinada para o mercado externo representou 14,6% e 14,5% de participações nestes anos, aumentando acima dos 20% a partir da desvalorização cambial de 1999 e atingindo sua participação máxima de 24,3% em 2002. O saldo da Balança Comercial (BC) da indústria automobilística registrou *déficit* acumulado no período (1994-2002) de US\$ 6.423 milhões (média de *déficit* de US\$ 714 milhões por ano). (APÊNDICE B-Tabela 4)

Outro aspecto importante é a crescente progresso dos carros de 1000 cm³ que iniciam a série com participação 39,7% em 1994 (4,3% em 1990) e encerra o ano de 2002 com 65,9%, ressaltando que o melhor ano foi 2001 com 69,8% de participação (a participação média anual foi de 56,1% no período). Este segmento ganha participação no mercado brasileiro e se demonstra uma barreira para o ingresso de automóveis importados. (APÊNDICE B-Tabela 9)

Em 1993 foi assinado o segundo acordo com o complexo automotivo com metas estabelecidas e amplas, relativos a impostos, condições de financiamentos, margens de lucratividade da cadeia produtivas, tecnologia e relações de trabalho. Foram firmados compromissos de produção para os anos seguintes, pesados investimentos no complexo industrial, aplicação nos prazos de consórcios de 50 para até 80 meses, redução de IPI e incentivo ao carro popular 1.0.

A crise de 1999 e a instabilidade gerada com as eleições presidenciais de 2002 promoveram uma tendência de queda acentuada nos investimentos. O patamar de emprego dos quatro primeiros anos estava entre 101 e 107 mil empregos, no 2º Governo de FHC, retraiu entre 81 e 89 mil empregos. Isto significa dizer que no último ano de governo, o setor empregava 23,7% menos que no ano 1994.

É importante lembrar que as montadoras norte-americanas retomaram na década de 90, o uso de veículos de maiores cilindradas, entretanto a tendência mundial foi por veículos de menor cilindrada e menos consumidor de combustível, visto na indústria japonesa. A partir da década de 70, há eventos cíclicos que envolvem os produtores e influenciam nos preços internacionais do barril de petróleo. Além disto, ressaltam-se o 1º e 2º Choques do Petróleo - atuação do quartel da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Nesse contexto adverso de preços elevados de petróleo, a indústria americana que continuava a apostar na produção de veículos de potência e elevado consumo de combustíveis, não percebe a oposta direção na produção de veículos de menor consumo que a industrial japonesa impunha na década de 90, com isto a indústria americana perde mercado para a indústria japonesa e entra em crise. (GOLDENSTEIN; AZEVEDO, 2006)

Há uma mudança no comportamento dos agentes econômicos, por exemplo, o consumidor pode planejar melhor o orçamento familiar em virtude do valor da parcela fixa e, aliado a demanda reprimida, passou tomar crédito e se balizar pela taxa nominal. Os agentes financeiros impuseram elevadas taxas de juros reais. No meio empresarial, depois de décadas, a inflação baixa e consumo firme criaram as condições necessárias para investimentos no parque fabril para atender o novo patamar de produção.

Um terceiro acordo é assinado em 1995 e impõe medidas de restrição de importações de usados de veículos, peças e pneus, além de impostos elevados de importações que possuem um cronograma de redução gradual de taxa para os próximos anos seguintes (até 2001), entre outras medidas de cunho protecionista (ANDERSON, 1999).

O Regime Automotivo (RA) visava impulsionar os investimentos e competitividade da indústria nacional e retomar as exportações. Esse regime contemplou incentivos para implantação de novas industriais no País e em regiões de menor desenvolvimento, redução de impostos de importação para montadores que decidissem por produzir internamente, incentivos à importação de bem de capital com tecnologias avançadas, estabelecimento de índices de nacionalização do bem produzido, entre outros.

Nestes anos de 90, houve a reestruturação do complexo industrial ocorrida com os fornecedores sistemistas - fábricas no parque industrial da montadora - havendo consequência no aumento do giro de estoque e novos modelos de produção.

3.2 PERÍODO DE 2003 A 2014

A segunda parte do capítulo contextualizará os aspectos sociais, políticos e econômicos durante os Governos Lula e 1º Governo Dilma (2003–2014), possibilitando uma melhor avaliação da indústria brasileira de veículos de passeio, no mercado interno. Nestes governos, destacam-se o crescimento econômico da China, a crise econômica de 2008 e término do ciclo econômico ao final do 1º Governo Dilma, conjuntamente, tem consequências sobre a indústria nacional de automóveis e o número de licenciamento de novos veículos.

3.2.1 Governo Lula (2003-2010)

O Presidente Lula assume em janeiro de 2003 e de acordo com Bresser-Pereira (2014) deixa as elites conservadores confusas, a esquerda radical frustrada e a esquerda reformista satisfeita. Nomeou Henrique Meirelles como Presidente do BACEN. De imediato, anunciou as metas de inflação para o biênio 2003-2004. Elevou as taxas de juros nas reuniões do Comitê de Política Monetária (COPOM).

Lula obteve sucesso durante o seu Governo, basicamente, devido a três fatores que propiciaram as condições iniciais de êxitos no seu governo: (1º) o Governo FHC implantou o Plano Real e conseguiu conter a inflação. Neste sentido, ampliou o raio de manobra e governabilidade do Governo seguinte ao preparar o terreno econômico; (2º) há o fator exógeno com o desempenho da economia chinesa e que independeu das ações do Governo, incrementando o consumo das *commodities*; e (3º) segundo Giambiagi (2011), as inseguranças geradas pela possibilidade do PT assumir o governo e romper com a política vigente foram logo afastadas com a “Carta ao Povo Brasileiro” e, ao tomar posse, o novo Governo manteve a diretrizes macroeconômicas do Governo FHC, afastando uma insegurança gerada pelo próprio candidato, agora Presidente. A combinação destes

fatores fundamentais como pano de fundo para o sucesso do Presidente Lula, sendo o melhor período de crescimento dos últimos 20 anos.

Inicialmente, usufruindo os benefícios da estabilidade econômica e a inflação em patamares mais estáveis ou controlados e um desempenho da Balança de Pagamentos (BP) mais equilibrada, conquista uma performance excepcional *no front* externo devido ao “Efeito China” que está consumindo de tudo pelo globo e influenciou na elevação de consumo e preços das *commodities* (exportações crescem e importações retraem em 2005). Os investimentos externos no biênio 2004-2005 crescem com o cenário de confiança ao novo governo e que realizou reformas mais profundas para conquistar a burguesia neste período.

Quanto a performance da Balança Comercial (BC) é oportuna aprofundarmos algumas análises que Bresser-Pereira (2014), aborda o conceito da “Doença Holandesa” que recebeu este nome porque os holandeses perceberam que a descoberta de gás natural (1960) que era uma benção, na verdade, prejudicava o câmbio com apreciação e destruía a indústria nacional. As exportações passam a apreciar o câmbio e a economia local sofre a competição de produtos importados. O autor relaciona este conceito sobre as reservas de petróleo no pré-sal - o preço do barril estava em 2008 cerca de US\$ 145.00.

No contexto internacional é necessário fazer uma ressalva sobre a economia chinesa que registrou crescimento contínuo ao longo das últimas décadas, aproximadamente, de 10% ao ano. Este crescimento tornou a China a 2ª maior economia do globo atrás somente dos Estados Unidos (EUA). O progresso em patamares elevados desta economia passou a pressionar e elevar os preços no mercado internacional das *commodities* de forma generalizada - minério de ferro, aço, soja, metais e outros - e que contribuiu expressivamente para aumentar os saldos da Balança Comercial (BC) do Brasil com elevados *superávits*, desta maneira, tornando o País credor no mercado internacional - reservas em moeda forte superior ao endividamento no exterior.

Durante o 1º mandato do Governo Lula, o “Efeito China”, há abundância de entrada de dólares e que possibilitou as condições de equilibrar a Balança de Pagamentos, assim o Governo possui recursos para sustentar um câmbio valorizado para conter a inflação, diferente do Governo FHC. O controle do endividamento interno sobre o PIB, a melhora das contas públicas, redução da taxa SELIC - taxa

real houve elevação - e retração da inflação, além do crescimento do volume de crédito sobre PIB, influenciaram sobremaneira no crescimento do PIB com melhora dos indicadores do País.

Desde a adoção de metas de inflação, a partir de 1999, somente no biênio 2001-2002 não foram realizadas as metas de inflação, nos demais anos até 2014, a metas foram realizadas, na sua maioria, na parte superior da banda. Houve um período de rápida depreciação da moeda que impactam nas empresas que possuem menores *hedges* nas exportações para fazer frente a dívidas em moedas estrangeiras.

A política de taxa de juros básica é guiada pelo sistema de Metas de Inflação e representam âncora nominal, e a taxa de juros é a ferramenta para a estabilização de preços que é melhor quanto maior for a independência do Banco Central para prescrever o seu receituário, seguindo pelas metas fiscais e câmbio flexível. Portanto, a autoridade monetária abandonou a tentativa de controle da moeda e passa utilizar as taxas de juros para conter a demanda e trazer a inflação para a meta desejada. A Dívida Interna Líquida (DIL) estava em 59,9% em 2002 (Governo FHC) e o Governo Lula consegue trazer para 46,5% ao final do ano de 2006 e 38,0% sobre o PIB em 2010.

A política fiscal é mantida nas mesmas linhas que seu antecessor com importantes resultados nos campos monetário e fiscal no curto prazo, sem deixar de citar o benefício social com a redução do desemprego. A carga tributária se eleva até o patamar de 34,9% sobre o PIB em 2008 (APÊNDICE A–Tabela 3). Em outubro de 2003, o Governo cria o Programa Bolsa Família (PBF) que integra quatro programas de transferências de rendas em um único programa, coordenado pelo Ministério do Desenvolvimento Social (MDS). Uma das condições para o benefício é a presença da criança na escola.

Uma importante vitória do Governo foi a aprovação do projeto de reforma da Previdência Social junto ao Senado e Câmara de Deputados, elevando a idade mínima para aposentadoria a todos os funcionários públicos e exigindo contribuição ao sistema de seguros social e teto para sua aposentadoria - redução de R\$ 50 bilhões em 20 anos.

Também é importante ressaltar a reforma da Lei de Falências em 2004, que auxiliou na expansão do crédito, pois simplificou e agilizou a recuperação de crédito

de empresas com dificuldades. Outro aspecto que beneficiou o mercado financeiro, através de iniciativa entre Central Única dos Trabalhadores (CUT) com bancos e sindicatos, a introdução e difusão do crédito consignado, inicialmente, para a iniciativa privada, depois expandido o benefício para o funcionalismo público e aposentados (BARBOSA; SOUZA, 2010).

No transcorrer de 2004-2005, o País utiliza sua capacidade instalada para responder ao crescimento econômico com impulsos aos setores de bens de capital e construção civil. O mercado interno se dinamiza em parte aos ganhos reais de salários nas indústrias e ao relaxamento monetário.

Durante a segunda metade do primeiro Governo Lula, adotando-se uma conduta muito mais focada no crescimento econômico com base na expansão do crédito e também da expansão dos gastos públicos com uma política mais frouxa das contas públicas. Como consequência tem um aumento do consumo das famílias e o País passou a registrar elevadas taxas de crescimentos.

No período de 2003 a 2006 (1º Governo Lula), a economia cresceu 3,5% ao ano, PIB nacional se elevou 3,5% ao ano e o PIB industrial progrediu 3,3% ao ano. A Taxa de Desemprego em 2003 chega a 12,4%¹³, retraindo sensivelmente até 10,8% em 2006.

O Governo Lula já havia sido reeleito em 2006 para o segundo mandato. Internamente, a política adotada de elevação do salário mínimo também contribuiu para aumento do consumo no mercado doméstico e aumento dos gastos sociais para diminuir as desigualdades sociais. Ao término dos dois mandatos, o PIB havia dobrado em relação ao governo anterior. O Governo Lula ficou caracterizado pela distribuição de renda e não pelo desenvolvimento econômico. Entre 1985 e 2010, os gastos sociais do Governo passaram de 13,3% em 1985 para 22,8% em 2009 (BRESSER-PEREIRA, 2014).

O Ministro Antônio Palocci é substituído por Guido Mantega em 2006, a partir deste momento, a política monetária e o foco no *superávit* primário são mantidas, no entanto é administrada com menor rigidez que a equipe anterior, permanecendo a carga tributária com relativa estabilidade comparada ao PIB de 2006 a 2008 (próximo de 35,5%) e de forma mais espontânea na economia, comparada ao início do Governo Lula, mesmo levando em conta a CPMF que não foi renovada em 2007.

¹³ Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME (Página 55 do presente estudo)

Em 2007, a Federação Internacional de Futebol (FIFA) decide pela escolha do Brasil para sediar a Copa do Mundo de 2014 e, em 2009, a cidade do Rio de Janeiro é eleita a sede das Olimpíadas de 2016, momento que a comunidade internacional se voltou as suas atenções ao Brasil. O País passa a ter mais visibilidade perante o mundo, bem como há forte expectativas de investimentos em obras ligadas a Copa, como infraestrutura (estradas, aeroportos, portos, etc.), além de áreas críticas de comunicações.

A economia aquece de forma expressiva até 2008, propiciando ganhos de escalas com o mercado favorável e elimina a ociosidade existente no período. As empresas aumentaram os investimentos para modernizar seus parques e atender o novo ciclo virtuoso que se fixava no País.

Durante todo seu Governo, o Presidente Lula, se beneficia da performance de exportações para China em volume e também com aumentos reais em dólar, com destaque as *commodities* agrícolas e minerais, possibilitando elevar as reservas cambiais e, com dólar forte, utilizar como instrumento para conter a inflação e beneficiar a sociedade com maior distribuição de renda. Houve aumentos expressivos do salário mínimo, aumento de investimentos públicos, reestruturação de carreiras e salários dos servidores públicos.

Nos quatro anos do 2º mandato do Governo Lula (2007-2010), o PIB nacional cresceu a uma taxa de 4,5% ao ano contra 3,5% ao ano no 1º mandato do Governo Lula (2003-2006), sendo que o PIB industrial se manteve praticamente estável evoluindo 3,4% ao ano contra 3,3% ao ano no mandato anterior.

O Governo Lula termina seu sexto ano em meio à Crise Financeira Global de 2008, sendo esta a maior crise recente do capitalismo neoliberal, comparada somente a “Crise de 1929”. Esta crise tem origem no mercado americano na bolha imobiliária que eram financiados pelos bancos que, por sua vez, repassam papéis com lastro nestas dívidas de maior risco aos mercados através dos títulos denominado *Subprime*, decorrente da desregulamentação do mercado financeiro que busca elevada remunerações em ativos de risco, acentuando a especulação e formando sucessivas bolhas de ativos - ações, imóveis e crédito -. A quebra do Banco Lehman Brother agravou a crise (ENTENDA..., 2008).

A Crise de 2008, no contexto internacional, levou a Chrysler e a General Motors (GM) a serem salvas com ajuda financeira do Governo americano,

ênfatizando que estas montadoras decretaram falência e em 2009 a produção americana registrou uma queda neste mercado superior a 30% em relação ao ano anterior. Na Europa, alguns países como a França subsidiaram um incentivo a troca de veículos via bônus, além de este Governo socorrer à Renault e à Peugeot-Citroen. Houve inúmeras ações de países da Zona do Euro para evitar uma crise mais aguda e prolongada, beneficiando a indústria automobilística.

O Ministério da Fazenda e BNDES atuam em uma política anticíclica. Em meio à crise, o Governo avalia equivocadamente o cenário e estavam aumentando os juros, enquanto os outros países estavam baixando seus juros. Algumas empresas e bancos tiveram significativas perdas com derivativos e propiciou processos de venda ou fusões ou aquisições de grandes empresas e bancos privados. Após 2009, o Governo reduziu os impostos para alguns setores, ampliou a abrangência do PBF, reduziu a carga tributária para o setor automobilístico, lançou um grande programa habitacional popular subsidiado, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), citando a capitalização do BNDES em US\$ 100 bilhões (BRESSER-PEREIRA, 2014).

Em 2007, no início do segundo mandato, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Brasil organizou e definiu os setores estratégicos com planejamento de investimentos em infraestrutura e indústria de base. O principal papel deste programa é apoiar a formação de capital ao setor privado e, simultaneamente, aumentar os investimentos em infraestrutura.

Inicialmente, o PAC previa investimentos entre 2007 e 2010 próximos ao valor de R\$ 500 bilhões, basicamente, distribuídos em transporte e logística com R\$ 58 bilhões, energia com R\$ 275 bilhões e infraestrutura social com mais R\$ 171 bilhões. O Governo apresentou dificuldades na concretização dos projetos devido a ineficiência na gestão pública, havendo muito desperdícios e perdas (BARBOSA, SOUZA 2010).

No período de crise internacional, a Dívida Interna Líquida (DIL) do setor público retraiu de 47,9% do PIB em 2005 para 37,5% em 2008 e as reservas em 2005 de US\$ 53 bilhões atingiram US\$ 288 bilhões em 2010, passando a ser credor em US\$ 33 bilhões, ou seja, dívida maior que reservas internas (APÊNDICE A–Tabela 4).

A performance nas exportações impulsionada pela economia chinesa possibilitou mega *superávits* na BC, mesmo considerando os saldos negativos nas Transações Correntes (TC) de 2008 a 2010 (Crise Mundial). Além disto, houve a elevação de valores na Conta de Capital e Financeira (CCF) e progresso acentuado dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IED). Os saldos na Balança de Pagamentos (BP) foram expressivos com destaque a 2007, onde obteve US\$ 87 bilhões de resultado (APÊNDICE A–Tabela 12).

A paridade cambial se apreciada de maneira forte no seu governo, relembrando que em 31 de dezembro de 2002 o dólar estava em R\$ 3,95 e no final de 31 de outubro de 2010 passou para R\$ 1,65. As principais causas apuradas segundo Bresser-Pereira (2014) foram a doença holandesa - falta de neutralização; Efeito China - elevação dos preços das *commodities*; política equivocada de crescimento com a poupança externa; combate à inflação suporta pela âncora cambial e política de juros elevada. Na sua análise enfatiza a queda das exportações de produtos manufaturados e o agravamento do processo de desindustrialização.

A combinação dos fatores macroeconômicos possibilitou ao Brasil ser percebido como uma economia estável, inflação controlada, redução das desigualdades sócias, elevação dos lucros das empresas e muito setores registrando elevada performance e intensivo em investimentos (ex.: industrial naval e automobilística). Entre 2003 e 2010, somente em 2004 e 2010, respectivamente, a inflação medida pela IGP-DI ultrapassou dois dígitos com 12,1% e 11,3% (APÊNDICE A-Tabela 11 B).

Neste período houve *superávits* primário do governo variando de 2,8% até 3,8% (APÊNDICE A–Tabela 5), exceto em 2009 diante da Crise Internacional, citando que as retrações das taxas de juros incidiram em menor proporção sobre os encargos da dívida interna, onde o *déficit* nominal teve o seu melhor resultado em 2008 de 2,0% sobre o PIB, o melhor resultado para um período de oito anos.

Em 2009, o consumo desacelera de forma expressiva devido à crise global e ao quadro de incerteza do País em recessão técnica com queda durante dois trimestres consecutivos. O Governo adota medidas anticíclicas para evitar que a crise se alastre para a economia.

O Governo passou a vender suas reservas para manter recursos disponíveis para as exportações, além de linhas do BNDES para continuar os investimentos internos. A SELIC atinge sua menor cotação, agora acompanhando a mesma linha de ações dos países desenvolvidos para que a economia permaneça aquecida. Há redução de IPI para o setor automotivo em 2008 e, em 2009, extensivo para os setores de consumo duráveis e materiais de construção, bens de capital e móveis, entre outros. Houve a introdução de duas novas faixas de Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF) de 7,5% e 22% sobre a renda. A Dívida Interna Líquida (DIL) em 2010 encerra em 38,0% sobre o PIB, registrando um dos menores patamares dos últimos 10 anos.¹⁴

Estas medidas puderam recuperar a economia que melhorou rapidamente sua percepção perante os mercados globais. Em 2008, o País conquista o primeiro *Investment Grade* (grau de investimento) por agência de classificação de *rating*. Em 2009, verifica-se a recuperação dos preços das *commodities* para impulsionar a economia brasileira.

Nos anos seguintes é percebido aumento expressivo da dívida interna e que não para de crescer, além disto, as taxas de juros recebidas pelas reservas brasileiras no exterior são bem inferiores a SELIC, impondo um elevado custo social. Ao contrário, os países ricos estavam satisfeitos com as remunerações de juros pagas nos títulos da nossa economia e ganhos das bolsas de ações, propiciando a livre entrada de dólares no País para cobrir o déficit em conta corrente e financiado os investimentos. O câmbio valorizado permite maior ganhos as matrizes das multinacionais, pois com menos reais compram-se mais dólares e remette-se à matriz.

O Governo atuou para ampliar a habitação de cunho social, para isto, foi necessário o maior do uso de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) em operações de financiamento para famílias com faixa de renda até cinco salários mínimos, bem como recursos do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS) para moradias com faixa de rendas das famílias até três salários mínimos. Houve ações anteriores contemplados no PAC de 2007 que passou a centralizar ações de política habitacional.

¹⁴ Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida do Setor Público (% sobre PIB) (página 53 do presente estudo)

A CEF foi um agente financeiro de destaque para incentivar a produção e a compra de unidades habitacionais, onde o governo mirava um milhão de habitações no biênio 2009-2010 com 400 mil para famílias de renda bruta até três salários mínimos, 400 mil entre três e seis salários mínimos e 200 mil para faixa de seis até dez salários mínimos.

Em 2009, o Governo lança o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) que visa atender a situação de *déficit* habitacional para as classes de baixa renda, incentivando o setor a gerar renda e emprego. No ano de 2008, este *déficit* estava estimado em 5,5 milhões de domicílios, destes 85% no meio urbano e 90% referiam-se a famílias na faixa de zero até três salários mínimos (LINS; CORRÊA, 2014).

Para combater a crise de 2008, muitas autoridades monetárias no globo utilizaram programas de afrouxamento quantitativo, provendo o mercado de maior liquidez e base de juros menores, situação que beneficiou os países emergentes. A maior parcela da dívida está em mãos das instituições financeiras e fundos de investimentos. Os indexadores do Brasil utilizados para emissão de títulos da dívida pública são a Letras Financeiras do Tesouro (LFT) – pós-fixadas e indexadas à SELIC; as Letras do Tesouro Nacional (LTN) – pré-fixada; as Notas do Tesouro Nacional (NTN) – pós-fixadas, indexadas IPCA; as Notas do Tesouro Nacional série C (NTN-C) – pós-fixada e indexada ao IGP-M (PAIM, 2016)

Quanto ao perfil da dívida pública, a partir de 2002, percebe mudança na sua condução, conforme explica Paim:

Analisando o perfil da dívida pública nacional recente, percebe-se que o Brasil passou por uma relevante transformação desde 2002, quando a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) passou a monopolizar a emissão de dívida no País. A partir daquele ano, o Banco Central não pôde mais emitir dívida diretamente, e a política monetária passou a ser exercida via títulos emitidos pelo TN diretamente ao BC. (2016, p. 26).

O Governo Lula tem um destaque na atuação para distribuição de renda através do PBF, citando que em 2010 foram mais de 12 milhões de famílias beneficiados pelo programa, principalmente, nas regiões Norte e Nordeste, consumindo 0,5% do PIB, o índice de Gini¹⁵ de 0,57 em 2001 chegou para 0,52 no

¹⁵ Criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. (WOLFFENBÜTTEL, 2004)

transcorrer de 2009 (GIAMBIAGI, 2011). O crédito consignado também contribuiu para maior acesso ao consumo das classes mais baixas.

Esse conjunto de fatores também contribuiu para o consumo, inflação relativamente baixa, reconhecida melhora na distribuição de renda, desta forma, este governo conquista elevada popularidade junto a sociedade. Ao mesmo tempo, é um período de aumento nos *déficits* externos em conta corrente e taxa de juros elevadas. Durante o Governo Lula, a sociedade brasileira vivenciou um dos melhores ciclos econômicos dos tempos recentes.

3.2.2 Governo Dilma (2011-2014)

A Presidente Dilma Rousseff iniciou o seu Governo em janeiro de 2011 mediante uma proposta de continuidade do Governo Lula. De certa forma, o ex-Presidente contribuiu de forma decisiva para sua eleição que tem como propósito e desafio de manter a mesma performance econômica de seu antecessor, ou seja, continuar com uma economia aquecida e dando ênfase para a redução das desigualdades sociais.

O Governo de Dilma Rousseff mantém uma política de cunho Keynesiano na medida em que atua via redução de tributos visando uma ampliação da produção, evitando que a crise global afete o mercado doméstico. Embora os preços das *commodities* agrícolas tenham sofrido queda logo após a deflagração da crise global de 2008, houve recuperação dos preços com a demanda chinesa e quebras de safras agrícolas nas Américas do Norte e Sul.

Nos dois primeiros anos de Governo, a carga tributária em 2011 de 34,8% do PIB passou para 35,5% (APÊNDICE A–Tabela 3), basicamente, devido ao fim de vários incentivos concedidos pelo Governo Lula para tentar atenuar a crise internacional. Do lado das despesas, apresentou crescimento das despesas totais de 28,6% do PIB em 2003 e passou para 32,8% em 2011, recebendo críticas em decorrência do descontrole e inchaço do Estado na economia.

Pode-se citar que Lula deixou uma herança questionável que é a taxa de câmbio bem apreciada com consequência na Balança de Pagamentos em momento de inflação alta e de desemprego emprego também elevado. (SILVA, NASCIMENTO, 2015) Além disto, a Presidente Dilma herda a deterioração do custo

unitário do trabalho, com o qual os salários subiram sem ter uma contrapartida, na mesma proporção, que os ganhos produtividade (salário/produtividade), elevando-se mais em função da demanda de mão de obra. Segundo Silva e Lourenço (2015) muitos empresários deixaram de produzir internamente e passaram a importar, que era mais interessante. Ainda comenta que, a combinação na favorável ao Brasil da moeda corrente apreciada, a baixa competitividade do País e a moeda depreciada e maior produtividade da economia Chinesa.

No mês de agosto de 2011, sob a presidência de Alexandre Tombini, o BACEN surpreendeu o mercado financeiro ao anunciar a redução da taxa básica de juros, justificando que esta medida era necessária devido a grave crise na zona do euro e que estava contaminando a economia brasileira. Nos dois primeiros anos do seu governo, as taxas de juros básica cederam de 12,25% para 7,25%, registrando juro real de somente 2%, até o momento, nunca tínhamos convivido com uma baixa taxa de juros desta no mercado doméstico (APÊNDICE A–Tabela 10).

O PMCMV 2, em junho de 2011, tinha uma meta ousada desde o início de programa de dois milhões de moradias construídas até 2014, 860 mil para rendas de até R\$ 1.600,00, depois ampliada para 2.400 mil unidades. Foram destinados, inicialmente, cerca de R\$ 34 bilhões para o programa, sendo R\$ 25 bilhões do Orçamento Geral da União (OGU), R\$ 7,5 bilhões do FGTS, entre outras fontes e subsídios para as moradias estimadas em R\$ 10 bilhões. Estas cifras foram elevadas para R\$ 71,7 bilhões no PMCMV 2, sendo R\$ 62,2 bilhões do OGU e do FGTS R\$ 9,5 bilhões (LINS; CORRÊA, 2014). Trata-se de uma iniciativa pública para focar a carência habitacional, lançada no período pós-crise internacional, onde o governo adotou como forma estratégia de reaquecer o setor da construção civil que gera uma elevada absorção de empregos.

A política cambial nos dois primeiros anos com depreciações acarretou reduções de salários que permitiram aos capitalistas melhorar suas margens de lucro e aumentou a competitividade neste pequeno período. Em 2013, o BACEN atua comprando dólares para apreciar o câmbio e evitar pressões inflacionárias no curto prazo, desta maneira, melhorando a popularidade da presidência frente a uma possibilidade de reeleição para 2014.

Os subsídios para o setor automobilístico tiveram resultado com uma boa performance nos anos que se seguiram após 2008, além da queda de juros nominal

e real até 2013, posteriormente, há uma reversão da tendência com elevações paulatinas das taxas de juros. Concomitantemente, a expansão do crédito sobre o PIB que, progrediu de dez/2010 de 44,1% (início do Governo Dilma) até 53,1% sobre o PIB em dez/2014 (chegou a 54,5% em dezembro/2015), sem dúvida, foi outro fator que influenciou o desempenho da economia (APÊNDICE A–Tabela 8). É interessante observar que o câmbio permaneceu com forte valorização até 2012, posteriormente, muda de patamar e se mantém firme acima dos R\$ 2,20. Portanto, verifica-se uma sensível condição da melhora do câmbio para o exportador.

No intuito de continuar a promover o desenvolvimento, o Governo Dilma desonera encargos trabalhistas para diversos setores industriais e reduz a alíquota de IPI em caráter temporário. A expectativa é que os setores reajam ao forte estímulo para dar nova dinâmica da econômica, contudo, em caso de fracasso, há elevado custo social.

Nas eleições de 2014, a Dilma Rousseff consegue se reeleger com o número expressivo de votos dos trabalhadores de baixa renda e do Nordeste. Ao mesmo tempo, o mercado já precificava a real situação da deterioração da econômica nacional e a performance econômica de 2014 está completamente comprometida. O Ministério da Fazenda é assumido pelo economista liberal-ortodoxo, Joaquim Levy, de linha dura e é considerada pessoa chave para fazer o ajuste fiscal. O dólar chega cotado em 13 de março de 2015 próximo a R\$ 3,25 diante de uma crise de confiança, posteriormente, verifica-se dificuldade da equipe econômica em implantar as medidas de austeridade visando à contenção dos gastos públicos. Para agravar este quadro, a operação Lava Jato da Polícia Federal (PF) põe no meio do maior escândalo de corrupções a Petrobras, situação que se agrava a cada nova etapa das investigações, levando setores da oposição da direita a proporem o *impeachment* da Presidenta.

Historicamente, a Balança de Pagamento (BP) foi financiada através Conta de Capital e Financeira (CCF), destacando os Investimentos Estrangeiros Diretos (IED), citando que apenas em 2004-2005 houve resultados nestas contas saídas de divisas para pagamento do FMI. A Balança Comercial (BC) tem saldos expressivos a partir de 2003 até 2008 impulsionado pelo desempenho da economia Chinesa. O saldo das Transações Correntes (TC) demonstrou constante *déficit* ocasionado pela Crise de 2008 e saldo de serviços e rendas líquidas.

Durante o Governo Dilma, o *déficit* em Transações Correntes (TC) tem causas nos serviços e rendas, principalmente, pelas contas de juros, lucros e dividendo como remessa aos países de origens, fato que tem seu maior movimento a partir de 2008, podendo ser justificado pela maturação dos investimentos externos nas privatizações durante o Governo FHC e a necessidade de repatriação de capital das matrizes das multinacionais (APÊNDICE A–Tabela 12).

O saldo da Balança Comercial (BC) se desacelera ressentindo os efeitos do menor crescimento econômico mundial e desempenho dos preços das *commodities*. A Dívida Externa Bruta (DEB) progride de 2010 que estava em US\$ 198 bilhões passando para US\$ 352 bilhões em 2014 - último ano do 1º Governo Dilma -, ainda que o Governo possua US\$ 374 bilhões de reservas internacionais (APÊNDICE A–Tabela 4).

As Transações Correntes (TC) entre 2011 e 2015 registram pesados *déficits*, sendo suportados pela Conta de Capital e Financeira (CCF) e Investimentos Estrangeiros Diretos (IED). Se for considerado a fórmula dos Investimentos Diretos (ID) – Operações Intercompanhia (OI) + Títulos de Renda Fixa (TRF), esta dívida bruta mais ampliada passa para um montante de US\$ 712 bilhões, evoluindo 57,5% quando comparando ao ano de 2010.

A necessidade de financiamento do setor público se deteriora entre 2011 e 2015, gradualmente alternando uma posição de *superávit* primário de 2,9% até um *déficit* de 1,9% sobre o PIB, reflexo da política de gastos públicos sem sustentação do lado da receita tributária. O *déficit* nominal nos anos de 2014 e 2015 (APÊNDICE A–Tabela 5), respectivamente, estava em 6,1% e 10,4% do PIB e estes números são os motivadores para o País perder o grau de investimento junto as empresas de *rating* internacional.

A Presidenta Dilma manteve estável a Dívida Interna Líquida (DIL), citando que o Presidente Lula passou o Governo com 38,0% sobre o PIB em 2010 e o Governo Dilma conseguiu continuar com este patamar, encerrando o ano de 2015 em 36,2% ao ano¹⁶. O PIB em 2015 retrai 3,8% quando comparado ao ano anterior e a renda em dólar passa a declinar a partir de 2011 e em reais a partir de 2014 (APÊNDICE A-Tabela 7). A inflação medida pelo IGP-DI superou os dois dígitos (10,70%) em 2015 (APÊNDICE A–Tabela 11B). No quinquênio (2011 a 2015), a

¹⁶ Gráfico 3 - Dívida Interna Líquida do Setor Público (% sobre PIB) (página 53 do presente estudo)

economia nacional progrediu 0,5% ao ano e o PIB industrial decresceu 0,9% ao ano. A Taxa de desemprego estava em 6,7% em 2010 (Governo Lula) e retrai até 4,8% em 2014¹⁷.

Essa situação altera a sua tendência a partir de 2015 quando cessa os efeitos deste ciclo econômico e isto afeta a taxa de desemprego passando para 6,9% em 2015, citando que o PIB nacional retraiu 3,8% e PIB industrial 6,2% neste ano.

Embora se tenha um desempenho com uma melhor situação durante o Governo Lula, este não representou um salto tecnológico e que colocasse a nossa indústria em uma situação de destaque no cenário externo, pelo contrário, houveram alguns elos da indústria nacional de transformação que romperam ou sofreram a concorrência da China. Em determinados momentos, a economia nacional ficou em concorrência desleal no mercado externo, além de sofrer com a concorrência no próprio País devido ao câmbio valorizado, simultaneamente, utilizado para conter o processo inflacionário. (SILVA, 2015)

A retração no saldo da Balança Comercial (BC) de 2012 a 2014 pode ser justificada com a queda nas exportações, supostamente, responsabilizados pela apreciação cambial, desaceleração da economia Chinesa - afetando os preços das *commodities* - e desempenho da economia europeia (APÊNDICE A–Tabela 12).

Este período já espelha uma ameaça de contração da liquidez internacional desfavoráveis aos países periféricos. Em 2013, a expectativa do Federal Reserve (FED)¹⁸ de elevar as taxas de juros da economia norte-americana influenciou na saída mais acelerada de recursos das economias periféricas para os títulos de maior segurança, refletindo na repatriação de recursos investidos em países menos desenvolvidos.

O Governo brasileiro atuou com medidas macroprudências para evitar a saída de recursos do País através da elevação da taxa SELIC e alíquota de Imposto sobre Operações de Crédito (IOF) sobre operações de crédito para evitar maior apreciação do câmbio, bem como há um processo inflacionário pelo câmbio mais depreciado.

Silva e Lourenço (2015) citam que o País se desindustrializou em parte devido à reprimarização da pauta de exportações brasileiras, primeiramente, pela necessidade de matéria-prima demandada pela China através das *commodities*. Segundo, pela forte apreciação da moeda corrente brasileira e simultânea

¹⁷ Gráfico 4 – Taxa de desemprego – PME (Página 55 do presente estudo)

¹⁸ Banco Central - EUA

depreciação da moeda chinesa, aliada, a baixa competitividade da nossa indústria em detrimento a maior competitividade da economia chinesa, havendo uma substituição de produtos do País por produtos importados.

A economia brasileira tem sentido os reflexos de um País em desenvolvimento, apresentando volatilidade do prêmio de risco-País e da taxa de câmbio, naturalmente, verifica-se dispersão dos preços relativos. A definição de metas de inflação tem uma relação de dependência com a volatilidade da inflação e câmbio, considerado nas definições de política macroeconômica.

3.2.3 Análise do setor automobilístico no período dos Governos Lula e Dilma (1994- 2014)

O próximo período analisado do setor automobilístico contempla os dois mandatos do Governo Lula e que registra um período mais austero nos dois primeiros anos com uma política fiscal nos moldes do seu antecessor e também abrange um dos períodos mais conturbados diante da Crise Internacional de 2008. Por último, tem-se o 1º mandato do Governo Dilma que tem por objetivo manter a política macroeconômica do Governo Lula.

O faturamento líquido apresentou contínuo progresso durante o Governo Lula, exceto em 2009, retomando o crescimento até 2010. O faturamento em dólar do 2º mandato do Governo Lula (2007-2010) pode crescer 148,4% sobre o seu 1º mandato (2003-2006), ou seja, o acumulado dos quatro em dólar comparado aos quatro anos anteriores. O faturamento líquido de 2002 de US\$ 13.831 milhões (último ano do Governo FHC) pode variar 500,9% do faturamento líquido até atingir US\$ 83.116 mil em 2010 (25,1% ao ano), destacando os anos 2004 (42,1% no ano), 2005 (37,5% no ano) e 2007 (40,1% no ano).

A desoneração fiscal adotada a partir de 2009 propiciou impulso à economia, em especial, também contribuiu para a performance de licenciamento de veículos nacionais, estratégico para o País neste momento. Posteriormente, o faturamento líquido cresceu forte em 2010 com 33,2% até chegar ao pico de US\$ 93.566 milhões, declinando até fechar em 2014 com faturamento em moeda constante de US\$ 75.038 milhões.

O faturamento líquido no Governo Dilma pode evoluir 28,9% comparado o acumulado dos quatro anos do seu Governo (2011-2014) contra aos quatro anos do 2º mandato do Governo Lula. Esse cenário pode ser visualizado na Tabela 12.

Tabela 12 - Faturamento líquido: 2003-2014 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
2003	15.698	13,50
2004	22.306	42,09
2005	30.663	37,47
2006	37.344	21,79
2007	52.316	40,09
2008	65.599	25,39
2009	62.366	- 4,93
2010	83.116	33,27
2011	93.566	12,57
2012	83.633	- 10,62
2013	87.294	4,38
2014	75.038	- 14,04

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Após um biênio 2003-2004 fraco em investimentos, verifica-se uma retomada, ano após ano, mesmo com a queda em 2009, até o último ano disponível de 2012. Os investimentos iniciam 2003 com um patamar de US\$ 673 milhões e atingem US\$ 3.654 milhões em 2010 - último ano do Governo Lula - e encerram em 2012 com US\$ 4.692 milhões. Comparando o ano 2012 contra 2002, a evolução registrada no volume de investimentos é 380,7%. A média anual de investimento do ciclo anterior comparado a este, registra um progresso de 39,9% (2003-2012 contra 1994-2002).

Estes são alguns dados iniciais do setor que ilustram o melhor ciclo econômico nos tempos recentes e podem ser visualizados na Tabela 13.

Tabela 13 - Indústria automobilística brasileira: investimento 2003-2012 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var.%
2003	673	- 31,05
2004	739	9,81
2005	1.050	42,08
2006	1.451	38,19
2007	1.965	35,42
2008	2.913	48,24
2009	2.518	- 13,56
2010	3.654	45,12
2011	4.971	36,04
2012	4.692	- 5,61

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 38)

O número de empregos do setor automobilístico pode registrar crescimento de 43,9% no Governo Lula (último ano do 2º Governo Lula contra último ano do Governo FHC) ou 4,6% ao ano e no Governo Dilma (até 2015) o número de emprego decresce -2,8% no período ou 0,5% ao ano, comparado ao seu antecessor (último ano do 2º Governo). Neste período houve intenso volume de investimentos e

implantação de novas plantas com tecnologia mais avançada, por isto a evolução de empregos é bem inferior ao volume investido e faturamento. Os dados podem ser visualizados na Tabela 14.

Tabela 14 - Indústria Automobilística Brasileira: emprego 2003-2014 (em pessoas)

Ano	Autoveículos (Número de empregos)	Var. %
2003	79.047	- 3,29
2004	88.783	12,32
2005	94.206	6,11
2006	93.193	- 1,08
2007	104.274	11,89
2008	109.848	5,35
2009	109.043	- 0,73
2010	117.654	7,90
2011	124.647	5,94
2012	132.096	5,98
2013	135.343	2,46
2014	125.977	- 6,92
2015	114.336	- 9,24

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 40)

De 2003 a 2006 produziu-se em média 1.960 mil automóveis por ano com 41,7% superior ao quadriênio anterior - 2º mandato do Governo FHC -, produção que continuou firme para atender o consumo. De 2007-2010, a média anual chega a 2.673 mil automóveis, 36,3% superior aos primeiros quatro anos do Governo Lula.

Sob outra ótica, a produção pode crescer 91,7% em 2010 comparado a 2002 (ou 8,5% ao ano). Em volumes, a média anual de produção do Governo Dilma retraiu 3,7% comparado ao 2º mandato do Governo Lula, ressaltando que o melhor ano deste último governo foi em 2013 quando chegou a 2.924 mil automóveis de passeio produzidos no País.

Em 2003 foi o primeiro ano de fabricação de veículos com motores *flex* (gasolina e álcool) com participação de 2,6% do total produzido e esta tecnologia pode beneficiar a retomada do uso de fontes energéticas renováveis e contribuir para o aumento de produção das usinas de álcool.

A partir de 2007, mais de 70% da produção é preferida para atender a demanda de consumo interno e o seu melhor ano foi de 2014 quando 91,5% da produção utilizavam motores *flex*. Em média, no período analisado, 70,6% da produção foram de automóveis com motores bicompostíveis. (APÊNDICE B-Tabela 6)

Os veículos com 1000 cm³ representaram 44,7% dos automóveis licenciados durante o período. Este declínio foi gradual e iniciou em 2002 (65,9% de

participação), em 2010 no Governo Lula retraiu para 47,2% até chegar em 33,8% em 2015 no Governo Dilma.

O número de licenciamento de veículos nacionais no 1º mandato do Governo Lula progrediu 23,2% sobre o 2º mandato do Governo FHC (Tabela 15), isto é, comparando o acumulado dos quatro anos contra os quatro anos do governo anterior, citando que o 2º mandato do Governo Lula também registrou novo progresso de 56,6% (acumulado ou médio). O 1º mandato do Governo Dilma pode apurar novo crescimento de 11,3% comparado quatro anos ao último quadriênio. Todavia, em 2014 e 2015, respectivamente, foram registradas quedas de 6,7% e 21,9% ao ano. O número de licenciamento de automóveis nacionais em 2015 somente foi superior a performance de 2006, ou seja, quase uma década atrás. Comparando ponta a ponta, 2015 obteve evolução de 53,3% sobre o último ano analisado do período anterior (2002) ou 3,3% ao ano. Esta retração de 2014-2015 repentina ocasionou um forte movimento entre trabalhadores, sindicatos e empresários para a manutenção do emprego com acordos coletivos e formação de banco de horas, muito embora, a demora de reação do mercado não evitou as demissões.

Tabela 15 – Produção e licenciamentos de automóveis: 2003-2015 (em unidades)

Ano	Produção total de automóveis		Licenciamentos de automóveis nacionais		Var. % PIB	Var. % PIB Indústria
		Var. %		Var. %		
2003	1.561.780	2,4	1.165.141	0,0	1,15	1,28
2004	1.954.604	25,2	1.275.778	9,5	5,71	7,89
2005	2.122.101	8,6	1.383.159	8,4	3,16	2,08
2006	2.204.390	3,9	1.527.939	10,5	3,96	2,21
2007	2.481.949	12,6	1.853.946	21,3	6,09	5,27
2008	2.634.010	6,1	2.024.921	9,2	5,17	4,07
2009	2.655.704	0,8	2.219.911	9,6	-0,33	-5,60
2010	2.924.208	10,1	2.285.341	2,9	7,53	10,43
2011	2.630.893	-10,0	2.151.105	-5,9	2,73	1,58
2012	2.765.557	5,1	2.438.696	13,4	1,03	-0,76
2013	2.954.711	6,8	2.454.422	0,6	2,49	1,69
2014	2.504.117	-15,3	2.289.395	-6,7	0,1	-0,9
2015	2.017.831	-19,4	1.786.978	-21,9	-3,8	-6,2

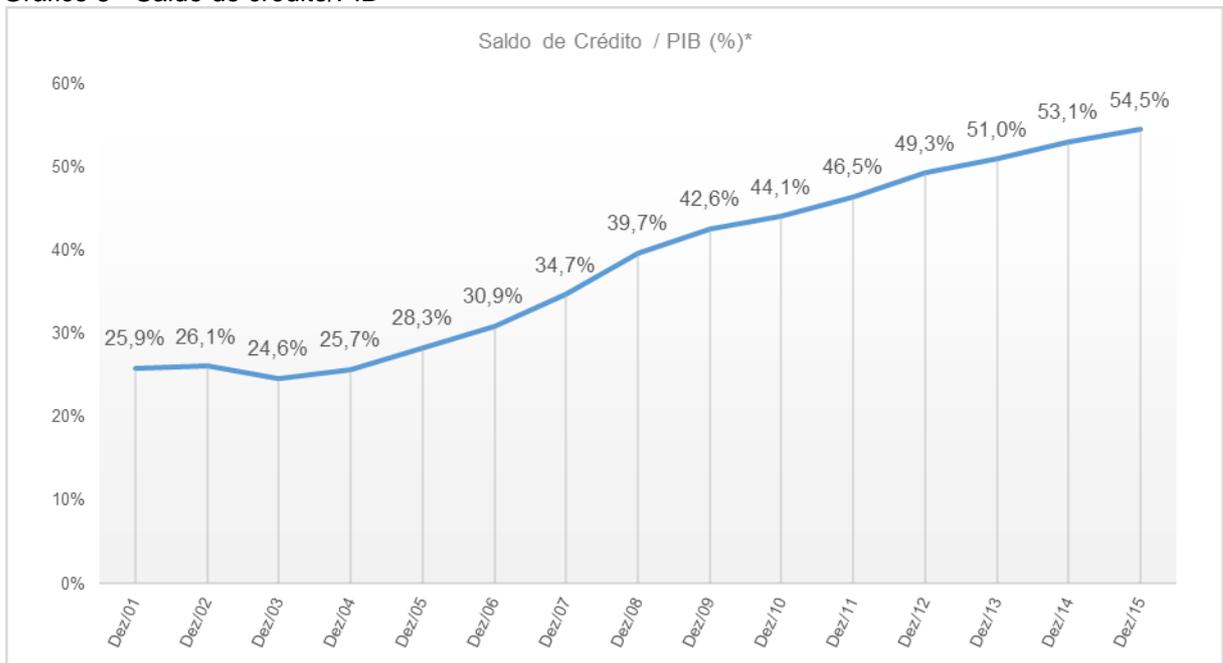
Fonte: ANFAVEA (2016, p. 38)

Analisando os Governos Lulas e Dilma, as vendas de automóveis nacionais foram impulsionadas pelo aumento de renda real (APÊNDICE A–Tabela 7), subsídios ao setor automotivo e volume de crédito com prazos e taxas bem mais em conta, ciclo econômico que se encerra a partir de 2014, percebido em um conjunto de variáveis (renda, crédito, PIB, entre outras).

Em complemento ao parágrafo anterior, as taxas reais de juros (APÊNDICE A-Tabela 10) foram elevadas em 2005 (16,7% ao ano) e 2009 (10,4% ao ano). Nos demais períodos, devido à inflação baixa ou deflação no período, as taxas de juros reais foram condizentes ou até mesmo baixas (negativas em 2010 e 2012), aliado aos maiores prazos das operações de crédito, bem como o aumento de renda *per capita* que estava em R\$ 22.956 (2002) e esteve no maior pico em R\$ 30.514 (2013), declinando para R\$ 28.868 (2015), a valores de poder de compra da moeda de 2015 (APÊNDICE A-Tabela 7). Além disto, merece destaque a redução acentuada do desemprego com mais pessoas com carteira assinada e integrando ao mercado de trabalho.

O Gráfico 5 contempla o saldo de crédito/PIB em percentuais que merece uma atenção pela importância que os volumes de crédito tiveram durante o período. (APÊNDICE A-Tabela 8 - Posição semestral).

Gráfico 5 - Saldo de crédito/PIB



Fonte: BACEN (2015)

Embora, o gráfico demonstre o valor total operado no SFN - sem abertura para automóveis -, pode se afirmar que o setor foi beneficiado por esta onda de crédito, principalmente, os setores imobiliários e automóveis, destacando que se inicia 26,1% em dez/2002 (último período de FHC), em dez/2006 está em 30,9% (último ano do 1º mandato do Governo Lula), em dez/2010 chega a 44,3% (último

ano do 2º mandato do Governo Lula) até dez/2015 (primeiro ano do 2º mandato do Governo Dilma) com 54.5% de participação da carteira de crédito do mercado financeiro sobre o PIB. Portanto, houve disponibilidade de recursos pelo mercado financeiro que contribuiu para o consumo de bens duráveis.

É importante ressaltar que durante os anos de câmbio desvalorizado da moeda corrente (2003-2006), o licenciamento de automóveis importados possuía uma participação entre 3,0% até 6,4%, posteriormente, com a valorização do câmbio há uma inversão. Esta situação é traduzida em um saldo positivo entre unidades importadas e exportadas no acumulado no período de 2003 a 2008 de 3.257 mil unidades, enquanto que de 2009 a 2015 este saldo é negativo em 967 mil unidades. De 2009 a 2015, os importados passaram a ter 15,8% até 21,7% de participação (em 2011, foi o melhor ano para os importados) (APÊNDICE B–Tabela 7).

Os saldos comerciais do setor automobilístico entre 2003 e 2008 foram positivos e totalizou *superávits* acumulado de US\$ 14.905 milhões, situação que se inverte a partir de 2009 a 2015 com US\$ 49.622 milhões de *déficit* nas relações comerciais com o exterior (APÊNDICE A–Tabela 4). Para mensurar esta valorização e a preços de dez/2015, o dólar em jul/1994 valia R\$ 7,36; em dez/2002 valia a R\$ 8,13; em dez/2010 estava cotado ao valor de R\$ 2,29; em dez/2011 estava cotado a R\$ 2,44; dez/2012 cotado a R\$ 2,48; dez/2013 cotado a R\$ 2,68; dez/2014 cotado a R\$ 2,83 e, por fim, dez/2015 estava cotado a valor de R\$ 3,85.

A produção de veículo *flex* se beneficiava com a redução de IPI em dois pontos percentuais para incentivo a indústria. O incentivo ao uso de veículos com motor *flex* proporcionou uma melhora na estratégia energética ao permitir ao consumidor utilizar um ou outro combustível, conforme o preço do tipo de combustível, bem como ao Governo ainda misturar percentuais de álcool na gasolina, eliminando excessos de mercado e podendo manter os preços com maior poder de manobras. Os veículos de 1.000 cm³ participaram com 51,3% do total e em 2010 registrou sua menor participação de 47,2% no período (APÊNDICE B–Tabela 9).

A partir de 2007 há um acirramento competitivo com o mercado externo, justificado pela forte concorrência asiática e enfatizando a China. Conforme mencionado, a principal medida anticíclica foi à redução do IPI, incidente sobre os preços dos automóveis, além de atuações por meio do Banco do Brasil para

concessão de créditos aos produtores de autopeças, além de suporte relevante nas condições de taxa de juros nos financiamentos do BNDES. O Programa de Sustentação do Investimento (PSI) propiciou condições de financiamento às montadoras para aumento de produtividade e redução de custos. Alvarenga (2010) explica que as medidas anticíclicas puderam responder por aproximadamente 20% das vendas de 2009 como resultado satisfatório dos esforços do governo.

Os subsídios para o setor automobilístico tiveram resultado com uma boa performance nos anos que se seguiram após 2008, além da queda de juros nominal e real até 2013, posteriormente, há uma reversão da tendência com elevações paulatinas das taxas de juros. Concomitantemente, a expansão do crédito sobre o PIB que, progrediu de dez/2010 de 45,4% (início do Governo Dilma) até 53,4% sobre o PIB em dez/2014, sem dúvida, foi outro fator que influenciou o desempenho da economia.

É interessante observar que o câmbio permaneceu com forte valorização até 2012, posteriormente, muda de patamar e se mantém firme acima dos R\$ 2,20. Portanto, verifica-se uma sensível condição da melhora do câmbio para o exportador, entretanto não é suficiente para o volume de unidades exportadas superar o total importado, tendência que se verifica atualmente, mesmo com uma desvalorização moderada do câmbio (SANTOS; PINHÃO, 1999)

O BNDES apoiava constantemente os projetos de implantação, expansão e modernização da indústria automotiva e também dos fabricantes de autopeças, proporcionando geração de emprego para contingente de trabalhadores com alta qualificação.

Em 2010, os preços dos automóveis cresceram menos que a inflação, mesmo com a pressão salarial e o fim da redução do IPI. Apesar disso, os veículos brasileiros são muito caros em comparação com outros países. A elevada carga tributária e o custo de mão de obra e de infraestrutura encarecem de forma significativa os carros brasileiros.

A indústria de automóveis apresentou sua melhor performance nos anos 2003 a 2010 com progresso de 93,0% (acumulado nos oito anos) ou 8,5% ao ano nos licenciamentos no mercado doméstico quando comparados ao PIB nacional (37,2% no mesmo período ou 4,0% ao ano), PIB industrial (30,3% ou 3,3% ao ano), PIB latino (37,4% ou 4,1% ao ano) e PIB mundial (38,9% ou 4,2% ao ano). No

quadriênio seguinte (2011-2014), as vendas de veículos nacionais no mercado doméstico variaram 0,2% no período ou 0,04% ao ano, enquanto o PIB progrediu no período em 6,5% ou 1,5% ao ano e o PIB industrial 1,6% no período ou 0,4% ao ano.

No transcorrer dos Governos Lula, o Brasil em 2005 estava na 10ª posição mundial com maior frota e encerra 2010 em 9º lugar, além disto, em 2005 tinha-se 8,2 habitantes por autoveículo e em 2010 muda esta posição para 6,1 habitantes por autoveículo. Em comparação aos Estados Unidos, Austrália, Itália, Canadá, Espanha, Japão, França, Reino Unido, Áustria, Alemanha, Bélgica e Suécia, do primeiro País até o último, variam de 1,2 e menos que 2 autoveículo por habitante. No ranking dos produtores mundiais, em 2005 o Brasil figurava na 9ª posição e, ao passo que, em 2010 estava na 7ª posição. A dimensão da performance de vendas no mercado doméstico pode ser percebida quando o Brasil em 2005 ocupava a 10ª posição mundial de licenciamentos e em 2010 ocupava a 4ª colocação no ranking mundial.

Independentemente do Governo, o veículo 1.0 e o carro *flex* são tecnologias que incentivam a melhor utilização de consumo de combustível e caráter renovável, além de permitir sua mistura na gasolina. O País é reconhecido como referência no sucesso do veículo *flex*. Estes diferenciais, conseqüentemente, passam a serem barreiras as entrantes no País e isto não precisa estar explícito ao mercado. O governo concilia a necessidade de maior independência com a busca de outras fontes energéticas, visto que é uma medida válida e estratégica ao País. A jusante, estes governos precisam manter o setor com uma dinâmica face aos efeitos na cadeia produtiva e economias derivadas. É um setor que possui forte absorção de mão de obra e geração de renda.

Existem alternativas de energias renováveis, como o uso de veículos elétricos com vantagem de ser uma energia 100% limpa e com baixíssimo nível de ruído. No Brasil não há perspectivas imediatas de produção de híbridos, pelo fato da recente adoção de tecnologias com os motores *flex* que usa de combustível a álcool a base de cana-de-açúcar e pelos elevadíssimos investimentos na nova estrutura operacional de veículos elétricos. O Gás Natural Veicular (GNV) é outra fonte de combustível de origem fóssil e com menor emissão de poluentes, embora se tenha

situações que dificultem a sua aceitação, podendo elencar a perda de potência, baixa autonomia, dificuldade de abastecimento e perda de espaço no porta-malas.

Em 2012, o governo regulamentou as diretrizes do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO). O Programa tem foco no desenvolvimento tecnológico, a inovação, segurança, a proteção ambiental, eficiência energética e qualidade dos veículos, havendo sua vigência até 31 de dezembro de 2017. Há o incentivo para a instalação de empresas no País, bem como incentivos de ordem fiscal para enquadramento nas bases do programa.

As empresas que se beneficiam são as produtoras nacionais. O compromisso conta com etapas e cronogramas de implementação de ações e que incluem investimentos em engenharia, tecnologia industrial básica, capacitação de fornecedores, pesquisa e desenvolvimento, entre outros, devendo em breve 100% dos veículos serem etiquetados pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO).

A ANFAVEA (2015) informa que o INOVAR-AUTO viveu um momento de consolidação em 2013, repercutindo na produção local comparada ao ano anterior, basicamente, pelo incentivo a substituição de importado e melhora no desempenho das exportações. Há previstos R\$ 85,0 bilhões de investimentos até 2018 destinados a construção de novas fábricas, ampliação e modernização das atuais e desenvolvimento de novos produtos, simultaneamente, o segundo pilar do programa atua com ações da rastreabilidade, condições de financiamento e fomento de inovação e desenvolvimento. Deste montante, R\$ 14 bilhões destinados as áreas de pesquisa e desenvolvimento demonstrando a importância de inovar e, certamente, haverá um efeito encadeado com todos os setores de fornecedores e bens intermediários. É previsto a elevação da capacidade produtiva para 5,7 milhões de unidades até 2017. Por fim, o Exportador-Auto, terceiro pilar da política industrial, será responsável por melhorar os níveis de competitividade no cenário mundial, devendo atingir um milhão de unidades em 2017.

Em 2013, a frota nacional é a 7ª maior frota com 39 milhões de autoveículos (estava em 9ª posição em 2010) e com 5,1 habitantes por veículos (estava com 6,1 em 2010). Figurava com o 8º maior produtor mundial contra a 7ª posição em 2010. Destaca-se a China como o 4º maior produtor em 2005 produzindo 47,8% do líder

EUA, contudo ganha posições em 2010 como líder mundial (o Japão que passa para 2º lugar, produz 52,7% do líder e os EUA passam para a 3ª posição), por último (em 2014), a China permanece como líder e os EUA reconquista a 2ª posição (produz 49,2% do líder). Em 2014, o Brasil figurava na 4ª posição do *ranking* mundial no volume de licenciamento de veículos novos. (APÊNDICE B-Tabelas 11/12/13 e 14)

Estas alterações aconteceram em um período de somente dez anos demonstrando a dinâmica e força desta indústria e o interesse das montadoras pelas condições chinesas para produção e competição mundial. O Brasil manteve a 4ª posição de licenciamentos, atrás da China, EUA e Japão.

4 CONCLUSOES

Este trabalho de dissertação contemplou a análise da “performance da indústria nacional de veículos de passeio no mercado doméstico de 1994 a 2014”, estudando como se comportaram o faturamento, os investimentos, número de empregos, Balança Comercial, produção e vendas deste setor nos últimos 20 anos, em pleno período de estabilidade da economia, conquistada a partir da implantação do Plano Real.

Inicialmente, contextualizou-se no segundo capítulo o cenário econômico a partir de Governo JK, retomando ao início da indústria brasileira de automóveis, até 1993, sempre utilizando dados históricos do setor disponibilizado pela ANFAVEA.

No capítulo seguinte, como pano de fundo, abordou-se o cenário econômico a partir de 1994 a 2014, desta forma, permitindo analisar a parte da indústria automobilística focada na venda de veículos de passeio e como se comportou nestas últimas duas décadas.

O ano de 1994 é um marco ao ser conquistada a tão sonhada estabilidade econômica com a adoção do Plano Real e o seu sucesso com a redução dos patamares de inflação. Este novo cenário permitiu aos agentes econômicos planejarem o consumo em um horizonte de longo prazo e comportarem as parcelas dos financiamentos no orçamento familiar (consumo reprimido). Por sua vez, as instituições financeiras passaram a gerir melhor os recursos em tesouraria e ampliar o prazo das operações de crédito. E, muito importante, as indústrias passam a investir devido a melhor leitura do mercado com estabilidade de longo prazo. Neste cenário, tem-se o primeiro período em estudo do terceiro capítulo, que segue de 1994 até 2002.

No triênio 1994 a 1996 os investimentos progrediram 38,6% ao ano, reduzindo o ritmo a partir de 1998 e, conseqüentemente, também contribuiu para a empregabilidade do setor retrair 35,7% entre 1994 até 2002, período em análise.

A produção de veículos movidos a álcool perde força pela viabilidade econômica se situando sempre abaixo de dois dígitos entre 1994-2002 até encerrar em 3,1% neste último ano (em 1986 foi quase 76%), predominando a produção de automóveis produzidos a gasolina. Outra característica importante deve-se a produção de automóveis de 1000 cm³ que tem seu melhor momento até chegar a

69,8% dos automóveis produzidos em 2001, posteriormente declinando sua participação. Em 1993, o segundo acordo automotivo, além de compromissos firmados de responsabilidades entre as partes, abrangeu incentivos ao carro 1.0.

No primeiro período de estudo entre 1994 até 2002, as vendas de automóveis nacionais no mercado brasileiro progrediram 36,9% (3,5% ao ano), enquanto o PIB nacional cresceu 26,4% (2,6% ao ano) e o PIB industrial 21,1% (2,2% ao ano), os empregos do setor caíram 23,4% (- 2,9% ao ano) devido ao já citado declínio no volume de investimentos, a taxa de desemprego do País cresce de 5,1% (1994) até atingir 11,6% (2002), período de incerteza com as eleições presidenciais. O biênio 1998-1999 registrou o período de maior adversidade na venda de automóveis nacionais no mercado doméstico com retração de 34,2% em dois anos.

Em relação ao mercado externo, há dois períodos bem distintos, um período que inicia em 1994 até antes da desvalorização cambial que tornava os automóveis importados com preços mais competitivos e, após a desvalorização cambial de 1999, incentivando as exportações. Cerca de 20% da produção total foi destinada para exportações, enquanto 14,0% foi o *share* dos veículos importados nas vendas no mercado doméstico no período analisado de 1994-2002.

O legado do Governo FHC sem dúvida é a conquista da estabilidade econômica, que, como visto, propiciou condições para atender uma demanda reprimida, melhorar o planejamento das famílias e permitiu as montadoras realizarem maiores investimentos para atender a demanda. Por fim, as instituições financeiras alavancaram o volume de crédito devido às condições adequadas de maior prazo necessário para os bens de consumo não duráveis.

O segundo período de estudo do terceiro capítulo segue de 2003 a 2014, período que compreende dois mandatos do Governo Lula e o primeiro mandato da Presidenta Dilma.

Os dois mandatos do Governo Lula abrangem um período em que o País aproveita a expressiva demanda da economia chinesa e também o legado de oito anos de estabilidade econômica que permitiu modificar o comportamento dos agentes econômicos. Assim, a indústria automobilística apresenta elevação acentuada no volume de faturamento líquido em 500,9% no período comparado 2010 contra 1993 ou 25,1% ao ano (2003-2010), naturalmente, os investimentos se fizeram presente com significativo progresso de 174% no período (13,4% ao ano).

Pode-se afirmar que, além dos investimentos passados e presentes, aliado a fatores de mercado favoráveis ao consumo, a indústria expandiu o seu faturamento com excepcionais progressos. A crise econômica logo após o Partido dos Trabalhadores assumir o poder fez os investimentos retraírem 31,0% em 2003 e, outro ano, desfavorável, para os investimentos foi logo após a Crise de 2008, quando se registrou queda dos investimentos em 13,6% em 2009, ano que também foi desfavorável para o faturamento líquido anual do setor. Apesar desses dois momentos desfavoráveis, conforme já explanado, no período analisado como um todo, os investimentos progrediram 13,4% a.a., com um cenário econômico muito favorável e um período de evolução tecnológica para esta indústria.

Estes investimentos criaram as condições para ganhos de escala mais expressivos do número de trabalhador/faturamento gerado. Esta é razão de registro de progresso do número emprego crescendo em um bom ritmo de 43,9% no período (4,6% ao ano), mas abaixo dos investimentos e faturamento líquido. O número de empregos também acompanhou os momentos econômicos adversos, conforme citado no parágrafo anterior.

Ressaltam-se dois aspectos interessantes na fabricação dos modelos nacionais. Primeiramente, inicia-se em 2003 a fabricação dos veículos do tipo *flex* no consumo de combustíveis, registrando neste ano a participação de 3,5% nos licenciamentos de automóveis nacionais, gradualmente, aumentando sua participação até atingir 91,4% em 2009 (na série histórica, teve a participação média de 73,5% na preferência dos consumidores). O automóvel de 1.0 iniciou com participação de 61,0% em 2003, perdendo participação até atingir 47,2% em 2010 (51,3% de participação na série analisada).

Os licenciamentos de automóveis nacionais representaram 88,5% (2003-2010) e os importados 11,5%, citando que em 2003–2004 a participação dos automóveis nacionais ficou acima de 95,0% (câmbio desvalorizado) e passa para 80,0% em 2010 (câmbio apreciado). De 2003 a 2007 o saldo da Balança Comercial (BC) do setor registra *superávit* de US\$ 14,9 bilhões, situação que se reverte de 2008 até 2010 com *déficit* de US\$ 12,7 bilhões. Aproximadamente, 26,3% da produção nacional foi exportada durante os Governos Lula.

A série histórica em análise (2003-2010) contemplou progresso de 91,7% na produção total de automóveis (8,5% ao ano) e o volume de vendas de veículos

nacionais no País evoluiu 96,1% (8,7% ao ano), enquanto o PIB nacional incrementou em 37,2% no período (4,0% ao ano) e o PIB industrial cresceu menos que os demais em 30,3% no período (3,3% ao ano). No contexto externo, PIB latino (37,4% ou 4,1% ao ano) e PIB mundial (38,9% ou 4,2% ao ano). Além disto, o emprego no setor teve incrementos de 43,9% no período (4,6% ao ano) e a taxa de desemprego cedeu para 6,7% em 2010 contra 12,4% em 2003.

Conclui-se que durante o Governo Lula, o Brasil aproveitou o momento favorável do mercado chinês e da estabilidade econômica, dinamizando a economia com aumento real de renda e inclusão de classes no consumo que puderam elevar o seu poder de compra. O crédito teve um papel importante, pois em 2002 (último ano do Governo FHC) representava 26,1% sobre o PIB, para encerrar em 2010 representando 44,1% sobre o PIB, além de incentivos do governo com a isenção temporária de tributos para o setor e economia. Pode-se afirmar que este foi o melhor período na economia recente e para o setor automotivo focado na produção de veículos de passeio.

Por fim, o Governo Dilma apresentou crescimento no faturamento líquido de 9,7% entre 2011 a 2014 ou 2,5% ano; a série de investimentos no biênio 2011-2012 varia 28,4% e 13,3% ao ano; enquanto o emprego entre 2011 a 2015 decresce 2,8% no período (retração de 0,5% ao ano), refletindo o fim do ciclo econômico em que o número de empregos no setor retraiu 9,4% em 2015.

As vendas de automóveis com combustíveis *flex* se mantiveram com participação de 88,0% sobre a produção total por tipo de combustível. Os automóveis 1.0 perderam participação entre 2011 de 41,6% para 33,8% em 2015.

O saldo da Balança Comercial (BC) no quinquênio foi de *déficit* de US\$ 36,8 bilhões, citando que os automóveis importados representam 20,0% dos licenciamentos no período, enquanto a produção para exportação foi de 14,2% do período.

A produção de automóveis teve incrementos de 31,0% (2011-2015) ou 7,1% ao ano e as vendas de automóveis nacionais progrediram 21,8% no período (4,8% ao ano), enquanto o PIB nacional cresceu 2,4% no período (0,5% ao ano) e o PIB industrial decresceu 4,8% no quinquênio (0,9% ao ano). A desoneração fiscal ao setor perde força e o crédito passa a representar 54,5% sobre o PIB, demonstrando

limitações das famílias para continuarem se endividando para aquisição de automóveis.

O número de empregos do setor sofre redução, conforme citado, e a taxa de desemprego da economia apura pequeno incremento de 6,9% em 2009 comparado a 6,7% em 2010, sendo a taxa de desemprego de 4,8% em 2014 a menor registrada desde 1995. A partir de 2014, o ciclo de crescimento econômico iniciado durante o Governo Lula cessa no início do 2º Governo Dilma

No triênio 2014 a 2016, o número de licenciamento de veículos retrai acompanhando o momento econômico de ajuste ao final de um ciclo econômico, devendo reverter esta curva em 2017 para que se tenha um novo ciclo, ainda que em bases diferentes aos Governos Lula e Dilma.

De qualquer forma, percebe-se a preocupação do Governo com o setor automobilístico e a cadeia produtiva, verificando-se medidas protecionistas para as indústrias que investem no País (acordos automotivos) ou através de incentivos e barreiras implícitas e peculiares ao nosso mercado (carro a álcool ou o carro 1.0). Trata-se de setor importante para o governo devido ao número de empregos que gera direta e indiretamente na economia e tributos que recolhe para o governo. Em 2014, a indústria automobilística tinha participação de 20,4% sobre o PIB industrial e 2013 gerou R\$ 173,5 bilhões de tributos, portanto estratégico para o governo.

A título de síntese sobre a performance dos licenciamentos de automóveis no período de 1994 a 2014 que completa vinte anos de estabilidade econômica, segue os comentários finais sobre os dois subperíodos analisados:

Entre 1994 e 2002, período que compreende o último ano do Governo Itamar e os dois Governos FHC, os licenciamentos de automóveis de passeio registraram um progresso de 36,9% no período de nove anos ou 3,6% ao ano, enquanto o PIB nacional progrediu 32,4% no período e 3,2% ao ano e o PIB industrial apresentou evolução de 21,1% no período ou 2,1% ao ano. Pode-se afirmar que a estabilidade econômica repercutiu de forma favorável no desempenho do PIB nacional e PIB industrial.

O período seguinte, entre 2003 e 2014 e que abrange dois Governos Lula e o primeiro Governo Dilma, a performance de vendas de automóveis contemplou o melhor desempenho com 96,5% no período de 12 anos e 4,9% ao ano. O PIB nacional pode evoluir 46,0% no período e 2,7% ao ano, superior ao PIB industrial

que teve 32,4% no período ou 2,0% ao ano. Nesta comparação, os licenciamentos de automóveis de passeio evoluíram 3,6% ao ano nos Governos de FHC, abaixo da boa performance de 4,9% ao ano nos Governos Lula e Dilma. Estes dados contemplam o segundo período de análise em que a economia está em pleno ciclo virtuoso e se beneficia da alavancagem do crédito com condições propícias (linhas, prazos e taxas de juros), inclusão de trabalhadores ao mercado formal (carteira de trabalho assinada) e aumento real de salários, entre outros.

Por último, nestes vinte anos, analisando a performance do período foi beneficiada pelo cenário de estabilidade, aumento na disponibilidade de crédito, aumento da renda, pesados investimentos em tecnologia, houve melhor desempenho deste subsetor da indústria automobilística para impulsionar os setores encadeados e que apresenta relevância estratégica e com atuação protecionista por parte do Governos. Em 2016, a tendência de retração está se confirmando para o ano, mas já é sinalizada uma retomada para 2017. Portanto, certamente, existirão novas bases para serem estabelecidas para o crescimento ou mesmo para um novo ciclo econômico e que, certamente, contará com a indústria automobilística como setor estratégico para fazer parte do crescimento econômico do Brasil.

REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, Gustavo Varela; et al.. **Políticas anticíclicas na indústria automobilística**: uma análise de cointegração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos. Rio de Janeiro: IPEA, 2010. (Texto para Discussão, 1512). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1512.pdf>. Acesso em: 15 maio 2016
- ANDERSON, Patrícia. **Câmaras setoriais**: histórico e acordos firmados: 1991/95. Rio de Janeiro: IPEA, 1999. (Texto para Discussão, 667)
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES - ANFAVEA. **Anuários da Indústria Automobilística Brasileira**. 2015. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em: 15 maio 2016.
- _____. **Cartas da ANFAVEA dos anos de 2011-2015**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>> Acesso em: 15 maio 2016.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL - BACEN. **Indicadores Econômicos Consolidados**. (2015-2016). Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/pec/Indeco/Port/indeco.asp>>. Acesso em: 20 maio 2016.
- BAER, Werner. **Economia brasileira**. Tradução Edite Sciulli. 3. ed. São Paulo: Nobel, 2009.
- BARBOSA, Nelson; SOUZA, José Antônio Pereira de. A inflexão do Governo Lula: Política econômica, crescimento e distribuição de renda. In. SADER, Emir; GARCIA, Marco Aurélio (Org.). **Brasil entre o passado e futuro**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2010.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. Ata da 145 Sessão, Extraordinária, Matutina, em 29 de setembro de 1992. In **Diário do Congresso Nacional**, Brasília, ano 67, n. 9161, 30 set. 1992. Disponível em: <<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD30SET1992.pdf#page=3>>. Acesso em: 19 set. 2016.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A construção política do Brasil**. Sociedade, economia e estado desde a Independência. São Paulo: Editora 34, 2014.
- BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. 11. ed. Petrópolis: Vozes, 1991.
- CÂMARA NETO, Alcino Ferreira. Plano Collor: Raízes e Frutos. In. TAVARES. Maria da Conceição. **Aquarella do Brasil**. Ensaios políticos e econômicos sobre o Governo Collor. Rio de Janeiro: Rio Fundo, 1990

CASTRO, Lavinia Barros de. Privatização, abertura e desindexação: a primeira metade dos anos 90 (1990-1994). In. GIAMBIAGI, Fábio; et al. **Economia brasileira contemporânea** [1945 – 2010]. 2. ed. São Paulo: Elsevier, 2011.

DAIN, Sulamis Dain; AFONSO, José Roberto Rodrigues. O Financiamento do Setor Público no Plano Collor. In. TAVARES, Maria da Conceição. **Aquarella do Brasil**. Ensaio políticos e econômicos sobre o Governo Collor. Rio de Janeiro: Rio Fundo, 1990.

ENTENDA a quebra do banco Lehman Brothers. **BBC Brasil**, Brasília, 15 set. 2008. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2008/09/080915_lehman_qa_pu.shtml>. Acesso em: 20 set. 2016.

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS-INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA - FGV IBRE. **Pesquisa econômica aplicada** (2015, 2016). 2016. Disponível em: <<http://portalibre.fgv.br/main.jsp?lumChannelId=402880811D8E34B9011D97C18E8F0195>>. Acesso em: 15 set. 2016.

FRANK, Robert H.; BERNANKE, Ben S. **Princípios de economia**. Tradução Heloisa Fontoura e Monica Stefani. 4. ed. Porto Alegre: AMGH, 2012.

GIAMBIAGI, Fabio. Rompendo com a ruptura: O Governo Lula (2003-10) In: GIAMBIAGI, Fábio et al. **Economia brasileira contemporânea** [1945 – 2010]. 2. ed. São Paulo: Elsevier, 2011.

GOLDENSTEIN, Marcelo; AZEVEDO, Rodrigo Luiz Sias de. Combustíveis alternativos e inovação no setor automotivo: Será o fim da “Era do Petróleo”? Rio de Janeiro. **BNDES Setorial**, Brasília, n 23, p. 237, mar 2006. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2531/1/BS%2023%20Combust%C3%ADvel%20alternativos%20e%20inova%C3%A7%C3%B5es_P.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2016.

HENRIQUE, Fábio; FIORO, Vivian. O que é kanban? **Indústria Hoje**, 2013 Disponível em: <<http://www.industriahoje.com.br/o-que-e-kanban>>. Acesso em: 19 set. 2016.

HERMANN, Jennifer. Reformas, endividamento externo e o “milagre” econômico. In. GIAMBIAGI, Fábio; et al. **Economia brasileira contemporânea** [1945 – 2010]. 2. ed. São Paulo: Elsevier, 2011.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA - IPEA. **Publicações – Radar**, 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent§ion=25&Itemid=357>. Acesso em: 19 set. 2016.

LINS, Hoyêdo Nunes; CORREA, Geovana de Medeiros. Habitação social em debate: uma aproximação ao Programa Minha Casa, Minha Vida. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 35, n. 2, p. 441-466, dez. 2014. Disponível em:

<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/3001/3516>>. Acesso em: 20 maio 2016.

MARTONE, Celso L. Mais um programa de estabilização inconsistente. In. FARO, Clóvis (Org.) **Plano Collor: Avaliações e perspectivas**. Rio de Janeiro: LTC, 1990.

MATTOSO, Jorge. O Brasil herdado. In. SADER, Emir; GARCIA, Marco Aurélio (Org.). **Brasil entre o passado e futuro**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2010.

NAKANO, Yoshiaki. As fragilidades do Plano Collor de estabilização. In. FARO, Clóvis (Org.) **Plano Collor: Avaliações e perspectivas**. Rio de Janeiro: LTC, 1990.

OHLWEILER, Otto Alcides. **Evolução sócio-econômica do Brasil**. 2. ed. Porto Alegre: Ortiz, 1990.

PAIM, Bruno. Política monetária e dívida pública federal no Brasil, de 2004 a 2015. **Ind. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 43, n. 4, p. 23-40, 2016. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/3728/3724>>. Acesso em: 20 maio 2016.

PASTORE, Affonso Celso. A Reforma Monetária do Plano Collor. In. FARO, Clóvis (Org.) **Plano Collor: Avaliações e perspectivas**. Rio de Janeiro: LTC, 1990.

REGO, José Márcio; MARQUES, Rosa Maria. **Economia Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

SANTOS, Ângela Maria Medeiros M.; PINHÃO, Caio Márcio Ávila. Polos automotivos brasileiros. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, set. 1999. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/3070/1/BS%2010%20P%C3%B3s%20Automotivos%20Brasileiros_P.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2016.

SILVA, José Alderir da. A sustentabilidade das contas externas brasileiras no período de 2000-13. **Ind. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 42, n. 3, p. 45-62, 2015. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/3397/3525>>. Acesso em: 20 maio 2016.

SILVA, José Alderir da; LOURENÇO, André Luís Cabral de. Desindustrialização e comércio internacional. **Ind. Econ. FEE**. Porto Alegre, v. 43, n. 2, p. 61-80, 2015. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/download/3488/3606>>. Acesso em: 20 maio 2016.

SILVA, José Alderir da; NASCIMENTO, Alexandre Tomaz do. A sustentabilidade das contas externas brasileiras no período 2000-13. **Indicadores Econômicos FEE**. Porto Alegre, v.42, n. 3, ano 2015. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/3397>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

SIMONSEN, Mario Henrique. Novos desafios da economia brasileira. In. VELLOSO, João Paulo dos Reis (Coord). **O real e o futuro da economia**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1995.

SINGER, Paul. **A crise do “milagre”**. Interpretação crítica da economia brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

Revista Suma Econômica. Taxas de câmbio real/dólar (final do mês). **Suma Econômica**, fev. 2016. Edição 453. p. 40. Disponível em: <https://issuu.com/revistasumaeconomica1/docs/revistasumaeconomica_fev2016>. Acesso em: 20 maio 2016.

TAVARES, Maria da Conceição. **Substituição de importações ao capitalismo financeiro**. 10. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. O que é? - Índice de Gini. **Ipea. Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, v. 1, n. 42004, 1 nov. 2004. Disponível em: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2048:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 20 set. 2016.

APÊNDICE A - INDICADORES MACROECONÔMICOS

Tabela 1 -	Taxas de câmbio real/dólar (final do mês)	100
Tabela 2 -	Taxas anuais de crescimento do PIB e seus componentes	101
Tabela 3 -	Brasil: indicadores econômicos	102
Tabela 4 -	Brasil: indicadores de endividamento e solvência externa: 1960-2010 (US\$ milhões)	103
Tabela 5 -	Necessidades de financiamento do setor público: 1994-2015 (%PIB)	104
Tabela 6 -	Brasil: Poupança total: 1960-2010 (%)	105
Tabela 7 -	Indicadores econômicos: Produto Interno Bruto (PIB)	106
Tabela 8 -	Crédito e PIB	107
Tabela 9 -	Dívida Externa Bruta	108
Tabela 10 -	Taxa de Juros SELIC e Real	109
Tabela 11A -	IGP-DI – FGV (%)	110
Tabela 11B -	IGP-DI (%)	111
Tabela 12 -	Balanço de Pagamentos (BP) M5 (US\$ milhões)	112

Tabela 1 - Taxas de câmbio real/dólar (final do mês)

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
1994	458,66	637,45	913,34	1302,28	1875,20	2750,00	0,94	0,89	0,85	0,85	0,85	0,85
1995	0,84	0,85	0,90	0,91	0,91	0,92	0,94	0,95	0,95	0,96	0,97	0,97
1996	0,98	0,98	0,99	0,99	1,00	1,00	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04
1997	1,05	1,05	1,06	1,06	1,07	1,08	1,08	1,09	1,10	1,10	1,11	1,12
1998	1,12	1,13	1,14	1,14	1,15	1,16	1,16	1,18	1,19	1,19	1,20	1,21
1999	1,98	2,07	1,72	1,66	1,72	1,77	1,79	1,92	1,92	1,95	1,92	1,79
2000	1,80	1,77	1,75	1,81	1,83	1,80	1,78	1,82	1,84	1,91	1,96	1,96
2001	1,97	2,05	2,16	2,19	2,36	2,31	2,43	2,55	2,67	2,71	2,53	2,32
2002	2,42	2,35	2,32	2,36	2,52	2,84	3,43	3,02	3,90	3,65	3,64	3,53
2003	3,53	3,56	3,35	2,89	2,97	2,87	2,97	2,97	2,92	2,86	2,95	2,89
2004	2,94	2,91	2,91	2,95	3,13	3,11	3,03	2,93	2,86	2,86	2,73	2,65
2005	2,69	2,60	2,67	2,53	2,40	2,35	2,39	2,36	2,22	2,25	2,21	2,34
2006	2,22	2,14	2,17	2,09	2,30	2,16	2,18	2,14	2,17	2,14	2,17	2,14
2007	2,13	2,12	2,05	2,03	1,93	1,93	1,88	1,96	1,84	1,74	1,78	1,77
2008	1,76	1,68	1,75	1,69	1,63	1,59	1,57	1,63	1,91	2,12	2,33	2,34
2009	2,32	2,38	2,32	2,18	1,97	1,95	1,87	1,89	1,78	1,74	1,75	1,74
2010	1,87	1,81	1,78	1,73	1,82	1,80	1,76	1,76	1,69	1,70	1,72	1,67
2011	1,67	1,66	1,63	1,57	1,58	1,56	1,56	1,59	1,85	1,69	1,81	1,88
2012	1,74	1,71	1,82	1,89	2,02	2,02	2,05	2,04	2,03	2,03	2,11	2,04
2013	1,99	1,98	2,01	2,00	2,13	2,22	2,29	2,37	2,23	2,20	2,33	2,34
2014	2,43	2,33	2,26	2,24	2,24	2,20	2,27	2,24	2,45	2,44	2,56	2,66
2015	2,66	2,88	3,21	2,99	3,18	3,10	3,39	3,65	3,97	3,86	3,85	3,91

Fonte: Suma Econômica (2016, p 40). EDIÇÃO 452

Tabela 2 - Taxas anuais de crescimento do PIB e seus componentes

Ano	PIB (%)	Indústria (%)	Serviços (%)	Agrícola (%)
1960	9,4	10,6	9,1	4,9
1961	8,6	11,1	8,1	7,6
1962	6,6	8,1	5,8	5,5
1963	0,6	-0,2	-0,1	1,0
1964	3,4	5,0	1,4	1,3
1965	2,4	-4,7	2,3	12,1
1966	6,7	11,7	6,6	-1,7
1967	4,2	2,2	4,6	5,7
1968	9,8	14,2	9,9	1,4
1969	9,5	11,2	9,5	6,0
1970	10,4	11,9	10,5	5,6
1971	11,3	11,8	11,2	10,2
1972	11,9	14,2	12,4	4,0
1973	14,0	17,0	15,6	0,1
1974	8,2	8,5	10,6	1,3
1975	5,2	4,9	5,0	6,6
1976	10,3	11,7	11,6	2,4
1977	4,9	3,1	5,0	12,1
1978	5,0	6,4	6,2	-2,7
1979	6,8	6,8	7,7	4,7
1980	9,2	9,3	9,2	9,6
1981	-4,3	-8,8	-2,5	8,0
1982	0,8	0,0	2,1	-0,2
1983	-2,9	-5,9	-0,5	-0,5
1984	5,4	6,3	5,3	2,6
1985	7,8	8,3	6,9	9,6
1986	7,5	11,7	8,1	-8,0
1987	3,5	1,0	3,1	15,0
1988	-0,1	-2,6	2,3	0,8
1989	3,2	2,9	3,5	2,8
1990	-4,3	-8,2	-0,8	-3,7
1991	1,0	0,3	0,3	1,4
1992	-0,5	-4,0	0,8	5,4
1993	4,7	8,1	3,2	1,0
1994	5,3	8,1	4,0	7,4
1995	4,4	4,7	3,2	5,7
1996	2,2	1,1	2,2	3,0
1997	3,4	4,2	2,6	0,8
1998	0,0	-2,6	1,1	3,4
1999	0,3	-1,9	1,2	6,5
2000	4,3	4,8	3,6	2,7
2001	1,3	-0,6	1,9	6,1
2002	2,7	2,1	3,2	6,6
2003	1,1	1,3	0,8	5,8
2004	5,7	7,9	5,0	2,3
2005	3,2	2,1	3,7	0,3
2006	4,0	2,2	4,2	4,8
2007	6,1	5,3	6,1	4,8
2008	5,2	4,1	4,9	6,3
2009	-0,3	-5,6	2,1	-3,1
2010	7,5	10,4	5,5	6,3
2011	2,7	1,6	2,7	3,9
2012	1,0	-0,8	1,9	-2,1
2013	2,5	1,7	2,2	7,3
2014	0,1	-0,9	0,4	2,1
2015	-3,8	-6,2	-2,7	1,8

Fontes: IBGE, IPFA, Boletim de Conjuntura, Conjuntura econômica (apud BAER, 2009, p. 252.)

Tabela 3 – Brasil: indicadores econômicos

Ano	Crescimento do PIB (%)	População (mil habitantes)	Carga tributária (% do PIB)	Cresc. do PIB mundial (%)	Cresc. do PIB na América Latina (%)
1960	9,4	70.070	17,4	5,2	7,0
1961	8,6	72.223	16,4	3,1	6,6
1962	6,6	74.421	15,8	4,6	4,2
1963	0,6	76.663	16,1	5,0	3,4
1964	3,4	78.941	17,0	6,1	7,5
1965	2,4	81.253	19,0	5,2	5,4
1966	6,7	83.592	21,0	5,3	4,4
1967	4,2	85.955	20,5	4,1	4,3
1968	9,8	88.337	23,3	4,5	6,9
1969	9,5	90.733	24,9	6,0	7,1
1970	10,4	93.139	26,0	3,4	6,9
1971	11,3	95.551	25,3	3,7	6,7
1972	11,9	97.975	26,0	4,7	6,9
1973	14,0	100.417	25,1	5,9	8,4
1974	8,2	102.883	25,1	2,3	7,1
1975	5,2	105.380	25,2	1,4	3,2
1976	10,3	107.915	25,1	5,3	4,4
1977	4,9	110.494	25,6	4,4	4,8
1978	5,0	113.124	25,7	4,1	4,4
1979	6,8	115.811	24,7	4,1	6,6
1980	9,2	118.563	24,5	2,1	6,1
1981	-4,3	121.381	25,2	2,2	0,3
1982	0,8	124.251	26,2	1,1	-1,3
1983	-2,9	127.140	26,9	3,0	-2,9
1984	5,4	130.083	24,2	4,7	3,5
1985	7,8	132.999	23,8	3,8	3,6
1986	7,5	135.814	26,5	3,7	3,6
1987	3,5	138.586	24,3	3,9	2,9
1988	-0,1	141.313	23,4	4,7	0,6
1989	3,2	143.997	23,7	3,8	0,9
1990	-4,3	146.593	29,6	2,9	0,3
1991	1,0	149.094	24,4	1,6	3,8
1992	-0,5	151.547	25,0	2,4	3,2
1993	4,7	153.986	25,3	2,4	3,3
1994	5,3	156.431	27,9	3,8	5,2
1995	4,4	158.875	26,0	3,3	1,1
1996	2,2	161.323	26,4	3,7	3,8
1997	3,4	163.780	26,5	4,2	5,5
1998	0,0	166.252	27,4	2,6	2,6
1999	0,3	168.754	28,4	3,5	0,4
2000	4,3	171.280	30,4	4,8	4,0
2001	1,3	173.808	31,9	2,3	0,3
2002	2,7	176.304	32,4	2,9	-0,4
2003	1,1	178.741	31,9	3,6	2,2
2004	5,7	181.106	32,8	4,9	6,1
2005	3,2	183.383	33,8	4,6	4,9
2006	4,0	185.564	34,1	5,3	5,8
2007	6,1	187.642	34,7	5,3	5,8
2008	5,2	189.613	34,9	2,8	4,2
2009	-0,3	191.481	n.d.	-0,6	-1,9
2010	7,5	n.d.	n.d.	4,8	6,0

Fonte: Giambiagi (2011, p. 251)

Tabela 4 - Brasil: indicadores de endividamento e solvência externa: 1960-2010 (US\$ milhões)

Ano	Dívida externa bruta	Reservas internacionais	Dívida externa líquida	Dívida externa líquida/Exportações de bens	Rendas (% exportações de bens)
1960	3.738	345	3.393	2,67	15,3
1961	3.291	470	2.821	2,01	13,1
1962	3.533	285	3.248	2,68	16,4
1963	3.612	215	3.397	2,42	10,3
1964	3.294	244	3.050	2,13	13,2
1965	3.823	483	3.340	2,09	16,0
1966	3.771	421	3.350	1,92	15,9
1967	3.440	198	3.242	1,96	17,4
1968	4.092	257	3.835	2,04	15,8
1969	4.635	656	3.980	1,72	14,6
1970	6.240	1.187	5.053	1,84	22,6
1971	8.284	1.723	6.561	2,26	25,1
1972	11.464	4.183	7.281	1,82	17,8
1973	14.857	6.416	8.441	1,36	17,6
1974	20.032	5.269	14.763	1,86	16,0
1975	25.115	4.040	21.075	2,43	23,2
1976	32.145	6.544	25.601	2,53	25,5
1977	37.951	7.256	30.695	2,53	28,2
1978	52.187	11.895	40.292	3,18	33,7
1979	55.803	9.689	46.114	3,02	36,5
1980	64.259	6.913	57.346	2,85	34,9
1981	73.963	7.507	66.456	2,85	44,1
1982	85.487	3.994	81.493	4,04	67,2
1983	93.745	4.563	89.182	4,07	50,4
1984	102.127	11.995	90.132	3,34	42,6
1985	105.171	11.608	93.563	3,65	44,0
1986	111.203	6.760	104.443	4,67	49,9
1987	121.188	7.458	113.730	4,34	39,7
1988	113.511	9.140	104.371	3,09	36,1
1989	115.506	9.679	105.827	3,08	36,8
1990	123.439	9.973	113.466	3,61	37,5
1991	123.910	9.406	114.504	3,62	30,8
1992	135.949	23.754	112.195	3,13	22,8
1993	145.726	32.211	113.515	2,94	26,8
1994	148.295	38.806	109.489	2,51	20,7
1995	159.256	51.840	107.416	2,31	23,8
1996	179.935	60.110	119.824	2,51	24,4
1997	199.998	52.173	147.825	2,79	28,1
1998	241.644	44.556	197.088	3,85	35,6
1999	225.610	36.342	189.267	3,94	39,3
2000	216.921	33.011	183.910	3,34	32,5
2001	209.934	35.866	174.068	2,99	33,9
2002	210.711	37.823	172.888	2,86	30,1
2003	214.930	49.296	165.633	2,27	25,4
2004	201.374	52.935	148.439	1,54	21,3
2005	169.450	53.799	115.651	0,98	21,9
2006	172.589	85.839	86.750	0,63	19,9
2007	193.219	180.334	12.885	0,08	18,2
2008	198.192	206.806	-8.466	-0,04	20,5
2009	256.804	239.054	-40.862	-0,27	22,0
2010	198.340	288.575	-32.911	-0,16	19,6
2011	309.587	352.012	-42.425	n.d. ¹⁹	n.d.
2012	327.590	378.613	-51.023	n.d.	n.d.
2013	312.517	375.794	-63.276	n.d.	n.d.
2014	352.684	374.051	-21.367	n.d.	n.d.
2015	n.d.	368.739	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: BC e IBGE (apud GIAMBIAGI, 2011, p. 252). A Dívida Externa Bruta (DEB) = Governo Federal, BC, Bancos, excetos Investimentos Diretos e Operações Intercompanhia e Títulos de Renda Fixa.

¹⁹ n.d. – não discriminado

Tabela 5 - Necessidades de financiamento do setor público: 1994-2015 (%PIB)

Ano	Primário	Nominal
1994	-5,2	24,7
1995	-0,2	6,6
1996	0,1	5,3
1997	0,9	5,5
1998	0,0	7,0
1999	-2,9	5,3
2000	-3,2	3,4
2001	-3,4	3,3
2002	-3,2	4,4
2003	-3,3	5,2
2004	-3,7	2,9
2005	-3,8	3,5
2006	-3,2	3,6
2007	-3,3	2,8
2008	-3,4	2,0
2009	-2,0	3,3
2010	-2,8	2,6
2011	-2,9	2,5
2012	-2,2	2,3
2013	-1,7	3,0
2014	0,6	6,1
2015	1,9	10,4

Fonte: Banco Central (2016, apud GIAMBIAGI, 2011, p. 260)

(*) Lembrando que no caso do Resultado Primário, valores negativos dizem respeito a um superávit primário.

Tabela 6 - Brasil: poupança total: 1960-2010 (%)

Ano	Varição de estoques	FBKF ²⁰	Poupança externa	Poupança doméstica	Poupança total
1960	1,3	15,7	3,0	14,0	17,0
1961	2,0	13,1	1,5	13,6	15,1
1962	2,2	15,5	2,3	15,4	17,7
1963	1,0	17,0	0,7	17,3	18,0
1964	1,9	15,0	-0,4	17,3	16,9
1965	3,7	14,7	-1,3	19,7	18,4
1966	2,5	15,9	0,1	18,3	18,4
1967	0,1	16,2	0,9	15,4	16,3
1968	0,3	18,7	1,7	17,3	19,0
1969	2,9	19,1	1,0	21,0	22,0
1970	1,7	18,8	2,0	18,5	20,5
1971	1,4	19,9	3,3	18	21,3
1972	0,9	20,3	2,9	18,3	21,2
1973	1,7	20,4	2,5	19,6	22,1
1974	2,5	21,8	6,8	17,5	24,3
1975	2,4	23,3	5,4	20,3	25,7
1976	0,6	22,4	4,2	18,8	23,0
1977	0,7	21,3	2,7	19,3	22,0
1978	0,8	22,3	3,5	19,6	23,1
1979	-0,2	23,4	4,8	18,4	23,2
1980	0,4	23,6	5,4	18,6	24,0
1981	0,1	24,3	4,5	19,9	24,4
1982	-0,4	23,0	6,0	16,6	22,6
1983	-1,6	19,9	3,6	14,7	18,3
1984	-1,3	18,9	-0,1	17,7	17,6
1985	2,4	18,0	0,1	20,3	20,4
1986	0,0	20,0	2,1	17,9	20,0
1987	0,0	23,2	0,5	22,7	23,2
1988	0,0	24,3	-1,4	25,7	24,3
1989	0,0	26,9	-0,3	27,2	26,9
1990	-0,5	20,7	0,8	19,4	20,2
1991	1,7	18,1	0,4	19,4	19,8
1992	0,5	18,4	-1,6	20,5	18,9
1993	1,6	19,3	0,2	20,7	20,9
1994	1,4	20,7	0,9	21,2	22,1
1995	-0,3	18,3	2,5	15,5	18,0
1996	0,2	16,9	2,9	14,2	17,1
1997	0,1	17,4	3,8	13,7	17,5
1998	0,1	17,0	4,0	13,1	17,1
1999	0,7	15,7	4,3	12,1	16,4
2000	1,5	16,8	4,3	14,0	18,3
2001	1,0	17,0	4,5	13,5	18,0
2002	-0,2	16,4	1,5	14,7	16,2
2003	0,5	15,3	-0,2	16,0	15,8
2004	1,0	16,1	-1,4	18,5	17,1
2005	0,3	15,9	-1,1	17,3	16,2
2006	0,3	16,4	-0,8	17,5	16,7
2007	0,9	17,4	0,3	18,0	18,3
2008	1,6	19,1	1,9	18,8	20,7
2009	-0,4	17,0	1,9	14,7	16,6
2010	0,8	18,4	2,7	16,5	19,2

Fonte: IBGE (2015, apud GIAMBIAGI, 2011, p. 264)

²⁰ FBKF – Formação Bruta Capital Fixo

Tabela 7 - Indicadores econômicos: Produto Interno Bruto (PIB)

Ano	Em milhões de R\$ do último ano	Variação percentual real	Preços correntes em milhões de US\$	População em mil	Preços correntes R\$	Em R\$ do último ano **	Variação percentual real	Preços correntes em US\$ **
2000	3.916.849	4,4	655.167	173.450	6.913	22.582	-	3.777
2001	3.971.355	1,4	559.793	175.890	7.481	22.579	-0,0	3.183
2002	4.092.606	3,1	509.658	178.280	8.351	22.956	1,7	2.859
2003	4.139.275	1,1	558.087	180.620	9.511	22.917	- 0,2	3.090
2004	4.377.727	5,8	669.107	182.910	10.703	23.934	4,4	3.658
2005	4.517.910	3,2	891.340	185.150	11.723	24.401	2,0	4.814
2006	4.696.837	4,0	1.107.220	187.340	12.861	25.071	2,7	5.910
2007	4.982.046	6,1	1.396.540	189.460	14.358	26.296	4,9	7.371
2008	5.235.820	5,1	1.695.116	191.530	16.237	27.337	4,0	8.850
2009	5.229.216	- 0,1	1.668.544	193.540	17.221	27.019	- 1,2	8.621
2010	5.622.908	7,5	2.207.686	195.500	19.876	28.762	6,5	11.293
2011	5.842.781	3,9	2.611.184	197.400	22.156	29.599	2,9	13.228
2012	5.954.698	1,9	2.458.678	199.240	24.121	29.887	1,0	12.340
2013	6.134.242	3,0	2.464.009	201.030	26.446	30.514	2,1	12.257
2014	6.140.582	0,1	2.345.924	202.770	28.048	30.283	- 0,8	11.569
2015*	5.904.331	- 3,9	1.513.931	204.525	28.868	28.868	-0,0	7.402

Fonte: BACEN (2016)

(*) Dados *per capita* de 2015 estimados com base no crescimento populacional verificado no ano anterior.

(**) Dados *per capita* em valores de 2015 e em dólar.

Tabela 8 – Crédito e PIB

Mês/Ano	Saldo de Crédito / PIB (%) *
jan/01	27,5
jun/01	25,5
dez/01	25,9
jun/02	25,9
dez/02	26,1
jun/03	24,6
dez/03	24,6
jun/04	25,0
dez/04	25,7
jun/05	26,4
dez/05	28,3
jun/06	29,4
dez/06	30,9
jun/07	31,3
dez/07	34,7
jun/08	37,1
dez/08	39,7
jun/09	40,2
dez/09	42,6
jun/10	42,6
dez/10	44,1
jun/11	44,3
dez/11	46,5
jun/12	47,5
dez/12	49,3
jun/13	50,0
dez/13	51,0
jun/14	51,1
dez/14	53,1
jun/15	53,4
dez/15	54,5

Fonte: BACEN (2016)

(*) a partir de mar/07 - nova metodologia

Tabela 9 - Dívida Externa Bruta (DEB)²¹

Ano	I – Governo geral	II – Banco Central	III – Bancos	IV – Outros setores	V – Investimento direto: operações intercompanhia	VI – Títulos de renda fixa negociados no mercado	Dívida externa bruta (I + II + III + IV + V + VI)
2001	76.627	9.200	53.349	70.758	16.133	1.746	227.813
2002	81.472	21.540	43.355	64.344	16.978	2.378	230.068
2003	83.093	28.850	42.136	60.850	20.484	2.529	237.943
2004	82.251	25.394	39.400	54.329	18.808	2.555	222.737
2005	81.635	301	39.090	48.424	18.537	4.596	192.583
2006	70.757	157	44.522	57.153	26.783	18.163	217.535
2007	66.043	14	75.009	52.153	47.276	21.050	261.546
2008	62.555	10	74.237	61.538	64.570	26.484	289.394
2009	64.372	4.513	63.623	65.684	79.372	55.896	333.459
2010	65.127	4.446	103.143	84.088	95.137	100.733	452.674
2011	69.221	4.433	138.249	97.685	105.913	100.470	515.970
2012	77.923	4.437	139.735	105.495	127.705	115.457	570.752
2013	67.795	4.446	129.975	110.302	174.146	134.643	621.307
2014	75.476	4.183	156.740	116.286	207.756	152.078	712.518

Fonte: BACEN (2016)

(*) US\$ Milhões

²¹ Inclui investimento direto: operações intercompanhia e títulos de renda fixa negociados no mercado doméstico e detidos por não residentes

Tabela 10 - Taxa de Juros SELIC e Real

Ano	SELIC (%)	IGP-M (%)	i real (%)	US\$
1994	-	1246,62	-	0,85
1995	38,96	15,24	23,72	0,97
1996	23,86	9,19	14,67	1,04
1997	42,08	7,74	34,34	1,12
1998	32,92	1,79	31,13	1,21
1999	20,98	20,11	0,87	1,79
2000	15,39	9,95	5,44	1,96
2001	18,02	10,37	7,65	2,32
2002	24,90	25,30	-0,40	3,53
2003	16,50	8,69	7,81	2,89
2004	17,75	12,42	5,33	2,65
2005	18,00	1,21	16,79	2,34
2006	13,25	3,83	9,42	2,14
2007	11,25	7,75	3,50	1,77
2008	13,75	9,81	3,94	2,34
2009	8,75	-1,72	10,47	1,74
2010	10,75	11,32	-0,57	1,67
2011	11,00	5,10	5,90	1,88
2012	7,25	7,82	-0,57	2,04
2013	10,00	5,51	4,49	2,34
2014	11,75	3,78	7,97	2,66
2015	14,25	10,7	3,55	3,91

Fonte: BACEN (2016); Suma Econômica (2016, p. 40).

Tabela 11A - IGP-DI – FGV (%)

IGP-DI	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
1960	1,56	2,46	1,50	1,63	0,15	0,58	2,02	2,97	3,99	5,03	3,02	2,08
1961	1,92	0,35	2,11	4,93	1,42	1,51	1,49	5,23	4,17	8,30	4,85	3,70
1962	5,27	1,69	1,67	0,82	3,99	3,12	4,55	2,83	2,11	2,76	7,47	6,27
1963	8,75	5,95	5,53	1,56	4,08	5,03	3,74	3,67	5,50	6,15	4,45	5,94
1964	11,26	6,75	7,44	4,39	2,70	4,33	6,45	2,92	3,75	4,47	6,96	5,98
1965	4,82	3,12	6,01	2,35	1,71	1,15	2,74	1,20	1,97	2,02	0,91	1,92
1966	7,67	2,89	2,61	4,71	2,33	1,85	3,32	2,19	2,38	2,05	0,97	0,68
1967	4,45	2,43	2,30	2,52	1,33	0,80	2,82	0,84	1,51	1,50	1,55	0,55
1968	3,29	2,34	2,07	2,22	1,51	2,69	1,42	1,19	1,83	2,26	1,49	0,65
1969	1,69	1,42	0,53	1,26	1,15	2,17	2,30	1,69	2,21	1,63	1,47	0,29
1970	1,25	1,42	1,92	0,32	1,60	2,21	1,72	2,30	1,99	1,49	0,78	0,77
1971	1,61	1,55	1,99	1,73	1,84	2,28	1,49	0,93	1,44	1,22	1,02	0,84
1972	1,66	1,97	1,62	1,08	0,86	1,07	1,38	1,43	1,12	0,94	0,87	0,71
1973	1,65	1,16	1,44	1,45	1,06	0,93	1,03	1,01	1,03	1,47	1,24	1,06
1974	2,93	2,66	4,51	5,14	3,51	1,98	1,19	1,29	1,66	1,50	1,57	2,20
1975	2,23	2,27	1,57	1,79	2,13	2,22	2,11	2,79	2,31	2,25	2,15	2,18
1976	3,09	4,15	3,69	3,76	3,41	2,67	3,81	4,10	3,43	2,36	1,90	2,30
1977	3,74	3,17	4,15	4,08	3,58	1,96	2,07	1,30	1,77	2,74	2,61	2,11
1978	2,66	3,40	3,29	3,36	3,21	3,63	2,82	2,67	2,55	2,87	2,75	1,52
1979	3,68	3,75	5,77	3,77	2,34	3,45	4,36	5,83	7,69	5,25	5,57	7,30
1980	6,24	4,20	6,57	5,72	6,39	5,86	8,45	6,92	5,28	7,65	7,55	5,89
1981	6,56	8,48	7,37	5,47	6,19	4,47	5,08	6,73	5,07	4,35	5,31	3,80
1982	6,29	6,85	7,23	5,36	6,12	7,99	6,06	5,80	3,66	4,78	5,00	6,14
1983	9,05	6,52	10,09	9,20	6,40	12,61	13,31	10,11	12,79	13,26	8,43	7,56
1984	9,81	12,26	9,95	8,94	8,86	9,25	10,32	10,62	10,51	12,58	9,88	10,53
1985	12,64	10,16	12,71	7,22	7,78	7,84	8,92	14,00	9,13	9,05	14,95	13,20
1986	17,79	14,98	5,52	-0,58	0,32	0,53	0,63	1,33	1,09	1,39	2,46	7,56
1987	12,04	14,11	15,00	20,08	27,58	25,88	9,33	4,50	8,02	11,15	14,47	15,89
1988	19,14	17,65	18,16	20,33	19,51	20,83	21,54	22,89	25,76	27,58	27,97	28,89
1989	36,56	11,80	4,23	5,17	12,76	26,76	37,88	36,48	38,92	39,70	44,27	49,39
1990	71,90	71,68	81,32	11,33	9,08	9,02	12,98	12,93	11,71	14,16	17,45	16,46
1991	19,93	21,11	7,25	8,74	6,53	9,86	12,83	15,49	16,19	25,85	25,76	22,14
1992	26,84	24,79	20,70	18,54	22,45	21,42	21,69	25,54	27,37	24,94	24,22	23,70
1993	28,73	26,51	27,81	28,21	32,27	30,72	31,96	33,53	36,99	35,14	36,96	36,22
1994	42,19	42,41	44,83	42,46	40,95	46,58	24,71	3,34	1,55	2,55	2,47	0,57
1995	1,36	1,15	1,81	2,30	0,40	2,62	2,24	1,29	-1,08	0,23	1,33	0,27
1996	1,79	0,76	0,22	0,70	1,68	1,22	1,09	0,00	0,13	0,22	0,28	0,88
1997	1,58	0,42	1,16	0,59	0,30	0,70	0,09	-0,04	0,59	0,34	0,83	0,69
1998	0,88	0,02	0,23	-0,13	0,23	0,28	-0,38	-0,17	-0,02	-0,03	-0,18	0,98
1999	1,15	4,44	1,98	0,03	-0,34	1,02	1,59	1,45	1,47	1,89	2,53	1,23
2000	1,02	0,19	0,18	0,13	0,67	0,93	2,26	1,82	0,69	0,37	0,39	0,76
2001	0,49	0,34	0,80	1,13	0,44	1,46	1,62	0,90	0,38	1,45	0,76	0,18
2002	0,19	0,18	0,11	0,70	1,11	1,74	2,05	2,36	2,64	4,21	5,84	2,70
2003	2,17	1,59	1,66	0,41	-0,67	-0,70	-0,20	0,62	1,05	0,44	0,48	0,60
2004	0,80	1,08	0,93	1,15	1,46	1,29	1,14	1,31	0,48	0,53	0,82	0,52
2005	0,33	0,40	0,99	0,51	-0,25	-0,45	-0,40	-0,79	-0,13	0,63	0,33	0,07
2006	0,72	-0,06	-0,45	0,02	0,38	0,67	0,17	0,41	0,24	0,81	0,57	0,26
2007	0,43	0,23	0,22	0,14	0,16	0,26	0,37	1,39	1,17	0,75	1,05	1,47
2008	0,99	0,38	0,70	1,12	1,88	1,89	1,12	-0,38	0,36	1,09	0,07	-0,44
2009	0,01	-0,13	-0,84	0,04	0,18	-0,32	-0,64	0,09	0,25	-0,04	0,07	-0,11
2010	1,01	1,09	0,63	0,72	1,57	0,34	0,22	1,10	1,10	1,03	1,58	0,38
2011	0,98	0,96	0,61	0,50	0,01	-0,13	-0,05	0,61	0,75	0,40	0,43	-0,16
2012	0,30	0,07	0,56	1,02	0,91	0,69	1,52	1,29	0,88	-0,31	0,25	0,66
2013	0,31	0,20	0,31	-0,06	0,32	0,76	0,14	0,46	1,36	0,63	0,28	0,69
2014	0,40	0,85	1,48	0,45	-0,45	-0,63	-0,55	0,06	0,02	0,59	1,14	0,38
2015	0,67	0,53	1,21	0,92	0,40	0,68	0,58	0,40	1,42	1,76	1,19	0,44

Fonte: FGV IBRE Instituto Brasileiro da Economia (2016)

Tabela 11B - IGP-DI (%)

Ano	IGP-DI	Ano	IGP-DI	Ano	IGP-DI	Ano	IGP-DI	Ano	IGP-DI	Ano	IGP-DI
1960	30,47	1970	19,26	1980	110,24	1990	1476,71	2000	9,81	2010	11,30
1961	47,78	1971	19,47	1981	95,20	1991	480,23	2001	10,40	2011	5,00
1962	51,60	1972	15,72	1982	99,72	1992	1157,84	2002	26,41	2012	8,10
1963	79,92	1973	15,54	1983	210,99	1993	2708,17	2003	7,67	2013	5,52
1964	92,12	1974	34,55	1984	223,81	1994	1093,89	2004	12,14	2014	3,78
1965	34,24	1975	29,35	1985	235,11	1995	14,78	2005	1,22	2015	10,70
1966	39,12	1976	46,26	1986	65,03	1996	9,34	2006	3,79		
1967	25,01	1977	38,78	1987	415,83	1997	7,48	2007	7,89		
1968	25,49	1978	40,81	1988	1037,56	1998	1,70	2008	9,10		
1969	19,31	1979	77,25	1989	1782,89	1999	19,98	2009	-1,43		
1970	19,26	1980	110,24	1990	1476,71	2000	9,81	2010	11,30		

Fonte: FGV IBRE Instituto Brasileiro da Economia (2016)

Tabela 12 - Balanço de Pagamentos (BP) M5 (US\$ milhões)

Ano	Balança Coml (FOB) (A)=(B)-(C)	Exportação de Bens (B)	Importação de Bens (C)	Serviços e Rendas (líquido) (D)	Transações Correntes (E)	Conta Capital e Financeira (F)	Investimento Estrangeiro Direto	Erros e Omissões (G)	Resultado Do Balanço = (E)+(G)+(F)
1960	-24	1.269	-1.293	-498	-518	493	138	11	-14
1961	111	1.403	-1.292	-389	-263	390	147	51	178
1962	-90	1.214	-1.304	-402	-453	472	132	-137	-118
1963	112	1.406	-1.294	-326	-171	210	87	-76	-37
1964	343	1.430	-1.086	-317	81	134	86	-217	-2
1965	655	1.595	-941	-446	284	-35	154	-31	218
1966	438	1.741	-1.303	-548	-31	47	159	-25	-9
1967	213	1.654	-1.441	-566	-276	49	115	-35	-262
1968	26	1.881	-1.855	-630	-582	680	137	-1	97
1969	318	2.311	-1.993	-713	-364	936	219	-41	531
1970	232	2.739	-2.507	-1.092	-839	1.281	392	92	534
1971	-344	2.904	-3.247	-1.300	-1.630	2.173	449	-7	537
1972	-241	3.991	-4.232	-1.452	-1.688	3.793	460	433	2.538
1973	7	6.199	-6.192	-2.119	-2.085	4.111	1.181	355	2.380
1974	-4.690	7.951	-12.641	-2.814	-7.504	6.531	1.208	-68	-1.041
1975	-3.540	8.670	-12.210	-3.461	-6.999	6.374	1.203	-439	-1.064
1976	-2.255	10.128	-12.383	-4.172	-6.426	8.499	1.391	615	2.688
1977	97	12.120	-12.023	-4.923	-4.826	6.151	1.827	-611	714
1978	-1.024	12.659	-13.683	-6.030	-6.983	11.884	2.180	-639	4.262
1979	-2.839	15.244	-18.084	-7.880	-10.708	7.624	2.408	-130	-3.215
1980	-2.823	20.132	-22.955	-10.059	-12.739	9.610	1.910	-343	-3.472
1981	1.202	23.293	-22.091	-13.094	-11.706	12.746	2.522	-415	625
1982	780	20.175	-19.395	-17.039	-16.273	12.101	3.115	-369	-4.542
1983	6.470	21.899	-15.429	-13.354	-6.773	7.419	1.326	-670	-24
1984	13.090	27.005	-13.916	-13.156	95	6.529	1.501	403	7.027
1985	12.486	25.639	-13.153	-12.877	-248	197	1.418	-405	-457
1986	8.304	22.349	-14.044	-13.707	-5.323	1.432	317	56	-3.836
1987	11.173	26.224	-15.051	-12.676	-1.438	3.259	1.169	-806	1.015
1988	19.184	33.789	-14.605	-15.096	4.180	-2.098	2.805	-833	1.249
1989	16.119	34.383	-18.263	-15.334	1.032	629	1.130	-775	886
1990	10.752	31.414	-20.661	-15.369	-3.784	4.592	989	-328	481
1991	10.580	31.620	-21.040	-13.543	-1.407	163	1.102	875	-369
1992	15.239	35.793	-20.554	-11.336	6.109	9.947	2.061	-1.386	14.670
1993	13.299	38.555	-25.256	-15.577	-676	10.495	1.291	-1.111	8.709

Ano	Balança Coml (FOB) (A)=(B)-(C)	Exportação de Bens (B)	Importação de Bens (C)	Serviços e Rendas (líquido) (D)	Transações Correntes (E)	Conta Capital e Financeira (F)	Investimento Estrangeiro Direto	Erros e Omissões (G)	Resultado Do Balanço = (E)+(G)+(F)
1994	10.466	43.545	-33.079	-14.692	-1.811	8.692	2.150	334	7.215
1995	-3.466	46.506	-49.972	-18.541	-18.384	29.095	4.405	2.207	12.919
1996	-5.599	47.747	-53.346	-20.350	-23.502	33.968	10.792	-1.800	8.666
1997	-6.753	52.994	-59.747	-25.522	-30.452	25.800	18.993	-3.255	-7.907
1998	-6.575	51.140	-57.714	-28.299	-33.416	29.702	28.856	-4.256	-7.970
1999	-1.199	48.011	-49.210	-25.825	-25.335	17.319	28.578	193	-7.822
2000	-698	55.086	-55.783	-25.048	-24.225	19.326	32.779	2.637	-2.262
2001	2.650	58.223	-55.572	-27.503	-23.215	27.052	22.457	-531	3.307
2002	13.121	60.362	-47.240	-23.148	-7.637	8.004	16.590	-66	302
2003	24.794	73.084	-48.290	-23.483	4.177	5.111	10.144	-793	8.496
2004	33.641	96.475	-62.835	-25.198	11.679	-7.523	18.146	-1.912	2.244
2005	44.703	118.308	-73.606	-34.276	13.985	-9.464	15.066	-201	4.319
2006	46.457	137.807	-91.351	-37.120	13.643	17.021	18.822	-95	30.569
2007	40.032	160.649	-120.617	-42.510	1.551	89.086	34.585	-3.152	87.484
2008	24.836	197.942	-173.107	-57.252	-28.192	29.357	45.058	1.804	2.969
2009	25.290	152.995	-127.705	-52.930	-24.302	71.301	25.949	-347	46.651
2010	20.147	201.915	-181.768	-70.322	-47.273	99.912	48.506	-3.538	49.101
2011	29.793	256.040	-226.247	-85.251	-52.473	112.381	66.660	-1.271	58.637
2012	19.395	242.578	-223.183	-76.489	-54.249	70.010	65.272	3.138	18.900
2013	2.286	242.034	-239.748	-86.879	-81.227	74.353	63.996	947	-5.926
2014	-3.959	225.101	-229.060	-89.251	-91.288	98.399	62.495	3.722	10.833
2015	17.670	190.092	-172.422	-76.611	-58.942	56.252	75.075	1.810	-880

Fonte: BACEN (2016)

APÊNDICE B - INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Tabela 1 -	Faturamento líquido: 1966-2014(US\$ milhões)	115
Tabela 2 -	Indústria automobilística brasileira: investimento 1980-2012 (US\$ milhões)	116
Tabela 3 -	Indústria automobilística brasileira: emprego 1960-2015 (em pessoas)	117
Tabela 4 -	Indústria automobilística brasileira: Balança Comercial - Empresas associadas à ANFAVEA: 1960-2014 (US\$ milhões)	118
Tabela 5 -	Produção de automóveis: 1960-2015 (em unidades)	119
Tabela 6 -	Produção por combustível: 1960-2015 (automóveis unidades)	120
Tabela 7 -	Licenciamento de automóveis no Brasil 1960-2015	121
Tabela 8 -	Licenciamento de automóveis novos por combustível: 1960-2015	122
Tabela 9 -	Licenciamento de automóveis de 1000 cm ³ : 1990-2015	123
Tabela 10 -	Exportações de autoveículos montados: 1969-2015(montados)	124
Tabela 11 -	Frota de autoveículos em alguns países: 2005-2013 (mil unidades)	125
Tabela 12 -	Habitantes por autoveículo: 2004-2013	126
Tabela 13 -	Produção de autoveículos: 2005-2014 (mil unidades)	127
Tabela 14 -	Licenciamento de autoveículos novos: 2005-2014 (unidades mil)	128

Tabela 1 - Faturamento líquido: 1966-2014(US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1966	861	-
1967	935	8,59
1968	1.117	19,47
1969	1.332	19,25
1970	1.562	17,27
1971	1.908	22,15
1972	2.330	22,12
1973	3.030	30,04
1974	4.053	33,76
1975	4.856	19,81
1976	5.181	6,69
1977	5.558	7,28
1978	6.628	19,25
1979	6.335	- 4,42
1980	6.081	- 4,01
1981	5.532	- 9,03
1982	6.417	16,00
1983	4.806	- 25,11
1984	4.776	- 0,62
1985	5.848	22,45
1986	6.189	5,83
1987	7.466	20,63
1988	9.843	31,84
1989	12.160	23,54
1990	10.708	- 11,94
1991	9.421	- 2,02
1992	11.482	21,88
1993	14.784	28,76
1994	20.001	35,29
1995	22.582	12,90
1996	24.743	9,57
1997	27.282	10,26
1998	25.254	- 7,43
1999	14.936	- 40,86
2000	18.366	22,96
2001	16.029	- 12,72
2002	13.831	- 13,71
2003	15.698	13,50
2004	22.306	42,09
2005	30.663	37,47
2006	37.344	21,79
2007	52.316	40,09
2008	65.599	25,39
2009	62.366	- 4,93
2010	83.116	33,27
2011	93.566	12,57
2012	83.633	- 10,62
2013	87.294	4,38
2014	75.038	- 14,04

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 36)

Tabela 2 - Indústria automobilística brasileira: investimento 1980-2012 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos – Em US\$ milhões	Var. %
1980	489	-
1981	645	31,90
1982	530	- 17,83
1983	373	- 29,62
1984	293	- 21,45
1985	478	63,14
1986	526	10,04
1987	580	10,27
1988	572	- 1,38
1989	602	5,24
1990	790	31,23
1991	880	11,39
1992	908	3,18
1993	886	- 2,42
1994	1.195	34,88
1995	1.694	41,76
1996	2.359	39,26
1997	2.092	- 11,32
1998	2.335	11,62
1999	1.791	- 23,30
2000	1.651	- 7,82
2001	1.750	6,00
2002	976	- 44,23
2003	673	- 31,05
2004	739	9,81
2005	1.050	42,08
2006	1.451	38,19
2007	1.965	35,42
2008	2.913	48,24
2009	2.518	- 13,56
2010	3.654	45,12
2011	4.971	36,04
2012	4.692	- 5,61

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 38)

Tabela 3 - Indústria automobilística brasileira: emprego 1960-2015 (em pessoas)

Ano	Autoveículos (Número de empregos)	Var. %
1960	38.410	-
1961	37.404	- 2,62
1962	48.523	29,73
1963	43.994	- 9,33
1964	44.414	0,95
1965	49.456	11,35
1966	50.662	2,44
1967	46.396	- 8,42
1968	60.437	30,26
1969	61.059	1,03
1970	65.902	7,93
1971	71.406	8,35
1972	80.430	12,64
1973	96.099	19,48
1974	104.072	8,30
1975	104.556	0,47
1976	112.429	7,53
1977	111.514	- 0,81
1978	123.974	11,17
1979	127.081	2,51
1980	133.683	5,20
1981	103.992	- 22,21
1982	107.137	3,02
1983	101.087	- 5,65
1984	107.447	6,29
1985	122.217	13,75
1986	129.232	5,74
1987	113.474	- 12,19
1988	112.985	- 0,43
1989	118.369	4,77
1990	117.396	- 0,82
1991	109.428	- 6,79
1992	105.664	- 3,44
1993	106.738	1,02
1994	107.134	0,37
1995	104.614	- 2,35
1996	101.857	- 2,64
1997	104.941	3,03
1998	83.049	- 20,86
1999	85.100	2,47
2000	89.134	4,74
2001	84.834	- 4,82
2002	81.737	- 3,65
2003	79.047	- 3,29
2004	88.783	12,32
2005	94.206	6,11
2006	93.193	- 1,08
2007	104.274	11,89
2008	109.848	5,35
2009	109.043	- 0,73
2010	117.654	7,90
2011	124.647	5,94
2012	132.096	5,98
2013	135.343	2,46
2014	125.977	- 6,92
2015	114.336	- 9,24

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 40)

(*) Posição do dia 31/12 de cada ano

Tabela 4 - Indústria automobilística brasileira: Balança comercial - Empresas associadas à ANFAVEA: 1960-2014 (US\$ milhões)

Ano	Autoveículos: importação	Autoveículos: exportação	Saldo – Em US\$ milhões
1960	84	-	- 84
1961	25	1	- 24
1962	17	2	- 15
1963	18	-	- 18
1964	10	2	- 8
1965	8	3	- 5
1966	44	6	- 38
1967	49	2	- 47
1968	75	2	- 73
1969	76	4	- 72
1970	69	9	- 60
1971	83	13	- 70
1972	98	54	- 44
1973	208	63	- 145
1974	348	204	-144
1975	302	334	32
1976	235	386	151
1977	226	490	264
1978	293	610	317
1979	276	760	484
1980	524	1.101	577
1981	469	1.566	1.097
1982	318	1.155	837
1983	368	1.187	819
1984	395	1.433	1.038
1985	436	1.604	1.168
1986	656	1.488	832
1987	826	2.453	1.627
1988	696	2.618	1.922
1989	678	2.570	1.892
1990	733	1.897	1.164
1991	849	1.915	1.066
1992	1.079	3.012	1.933
1993	1.809	2.660	851
1994	2.550	2.685	135
1995	4.795	2.415	- 2.380
1996	4.882	3.013	- 1.869
1997	5.105	3.929	- 1.176
1998	4.692	4.264	- 428
1999	3.873	3.078	- 795
2000	3.764	3.488	- 276
2001	3.717	3.614	- 103
2002	2.910	3.379	469
2003	3.246	4.679	1.433
2004	3.653	6.655	3.002
2005	5.257	9.391	4.134
2006	6.126	10.268	4.142
2007	8.690	10.884	2.194
2008	13.754	10.964	- 2.790
2009	11.270	7.050	- 4.220
2010	16.268	10.530	- 5.738
2011	20.656	12.971	- 7.685
2012	20.647	11.717	- 8.930
2013	22.556	13.008	- 9.548
2014	19.414	8.703	- 10.711

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 42)

Tabela 5 - Produção de automóveis: 1960-2015 (em unidades)

Ano	Automóveis montados	Produção total de automóveis	Participação dos montados (%)
1960	70.479	70.479	100,0
1961	86.437	86.437	100,0
1962	118.026	118.026	100,0
1963	121.666	121.666	100,0
1964	132.157	132.157	100,0
1965	135.041	135.041	100,0
1966	157.352	157.352	100,0
1967	158.362	158.362	100,0
1968	185.922	185.922	100,0
1969	258.675	258.675	100,0
1970	319.574	319.574	100,0
1971	416.563	416.995	99,9
1972	482.037	488.061	98,8
1973	565.221	577.583	97,9
1974	670.888	707.068	94,9
1975	690.943	726.067	95,2
1976	721.917	775.401	93,1
1977	700.649	736.205	95,2
1978	828.025	876.807	94,4
1979	866.399	918.141	94,4
1980	873.721	939.278	93,0
1981	516.329	589.181	87,6
1982	619.984	676.014	91,7
1983	689.897	750.209	92,0
1984	601.929	680.645	88,4
1985	687.360	760.784	90,3
1986	736.617	818.221	90,0
1987	600.373	686.665	87,4
1988	690.855	785.368	88,0
1989	685.262	733.676	93,4
1990	604.499	665.051	90,9
1991	616.970	707.176	87,2
1992	667.716	816.446	81,8
1993	910.464	1.100.670	82,7
1994	1.027.152	1.249.098	82,2
1995	1.149.940	1.299.493	88,5
1996	1.320.105	1.479.490	89,2
1997	1.519.529	1.700.438	89,4
1998	1.137.219	1.273.356	89,3
1999	1.059.533	1.118.483	94,7
2000	1.298.437	1.375.382	94,4
2001	1.384.368	1.516.182	91,3
2002	1.376.219	1.525.491	90,2
2003	1.428.270	1.561.780	91,5
2004	1.777.642	1.954.604	90,9
2005	1.979.545	2.122.101	93,3
2006	2.027.305	2.204.390	92,0
2007	2.360.739	2.481.949	95,1
2008	2.498.482	2.634.010	94,9
2009	2.568.167	2.655.704	96,7
2010	2.682.924	2.924.208	91,7
2011	2.630.893	2.630.893	100,0
2012	2.763.445	2.765.557	99,9
2013	2.954.279	2.954.711	100,0
2014	2.502.293	2.504.117	99,9
2015	2.017.639	2.017.831	100,0

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 54-55)

Obs.: inclui s automóveis desmontados CKD

Tabela 6 - Produção por combustível: 1960-2015 (automóveis unidades)

Ano	Gasolina	Etanol	Flex Fuel	Diesel	Total
1960	70.184	0	0	295	70.479
1961	86.430	0	0	7	86.437
1962	117.399	0	0	627	118.026
1963	120.447	0	0	1.219	121.666
1964	130.565	0	0	1.592	132.157
1965	134.511	0	0	530	135.041
1966	156.891	0	0	461	157.352
1967	158.153	0	0	209	158.362
1968	185.673	0	0	249	185.922
1969	258.377	0	0	298	258.675
1970	319.428	0	0	146	319.574
1971	416.859	0	0	136	416.995
1972	487.932	0	0	129	488.061
1973	577.459	0	0	124	577.583
1974	706.974	0	0	94	707.068
1975	725.854	0	0	213	726.067
1976	775.128	0	0	273	775.401
1977	735.779	0	0	426	736.205
1978	876.253	0	0	554	876.807
1979	914.259	3.333	0	549	918.141
1980	699.019	239.456	0	803	939.278
1981	467.352	121.004	0	825	589.181
1982	410.290	214.724	0	51.000	676.014
1983	182.687	549.978	0	17.544	750.209
1984	174.426	496.989	0	9.230	680.645
1985	182.074	573.931	0	4.779	760.784
1986	192.363	620.834	0	5.024	818.221
1987	272.820	388.897	0	24.948	686.665
1988	289.477	493.597	0	2.294	785.368
1989	384.699	345.663	0	3.314	733.676
1990	591.722	71.523	0	1.806	665.051
1991	576.534	128.857	0	1.785	707.176
1992	647.978	163.127	0	5.341	816.446
1993	863.486	227.684	0	9.500	1.100.670
1994	1.120.755	120.177	0	8.166	1.249.098
1995	1.261.621	32.628	0	5.244	1.299.493
1996	1.464.496	6.373	0	8.621	1.479.490
1997	1.675.979	1.075	0	23.384	1.700.438
1998	1.233.844	1.188	0	38.324	1.273.356
1999	1.075.531	10.197	0	32.755	1.118.483
2000	1.327.477	9.428	0	38.477	1.375.382
2001	1.478.897	15.406	0	21.879	1.516.182
2002	1.460.277	48.022	0	17.192	1.525.491
2003	1.470.628	31.728	39.853	19.571	1.561.780
2004	1.586.869	49.796	282.710	35.229	1.954.604
2005	1.227.480	27.871	820.791	45.959	2.122.101
2006	882.394	339	1.291.913	29.744	2.204.390
2007	685.515	0	1.764.494	31.940	2.481.949
2008	574.218	0	2.026.768	33.024	2.634.010
2009	341.875	0	2.298.942	14.887	2.655.704
2010	599.398	0	2.311.721	13.089	2.924.208
2011	408.697	0	2.215.548	5.540	2.629.785
2012	340.622	0	2.418.397	6.538	2.765.557
2013	329.851	0	2.616.845	8.015	2.954.711
2014	207.014	0	2.291.196	5.907	2.504.117
2015	218.616	0	1.795.733	3.482	2.017.831

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 56)

Tabela 7 - Licenciamento de automóveis no Brasil: 1960-2015

Ano	Automóveis nacionais	Participação % dos nacionais	Automóveis novos importados	Automóveis
1960	68.762	100,0	0	68.762
1961	86.863	100,0	0	86.863
1962	117.204	100,0	0	117.204
1963	121.562	100,0	0	121.562
1964	130.435	100,0	0	130.435
1965	136.794	100,0	0	136.794
1966	155.552	100,0	0	155.552
1967	158.982	100,0	0	158.982
1968	185.059	100,0	0	185.059
1969	255.802	100,0	0	255.802
1970	320.690	100,0	0	320.690
1971	412.121	100,0	0	412.121
1972	474.343	100,0	0	474.343
1973	571.193	100,0	0	571.193
1974	655.140	100,0	0	655.140
1975	674.633	100,0	0	674.633
1976	705.136	100,0	0	705.136
1977	682.288	100,0	0	682.288
1978	802.004	100,0	0	802.004
1979	832.669	100,0	0	832.669
1980	797.395	100,0	0	797.395
1981	449.872	100,0	0	449.872
1982	559.191	100,0	0	559.191
1983	610.126	100,0	0	610.126
1984	533.424	100,0	0	533.424
1985	603.623	100,0	0	603.623
1986	675.353	100,0	0	675.353
1987	413.438	100,0	0	413.438
1988	559.542	100,0	0	559.542
1989	569.231	100,0	0	569.231
1990	534.654	100,0	115	534.769
1991	584.949	96,8	19.561	604.510
1992	577.789	96,3	22.400	600.189
1993	850.940	93,4	59.665	910.605
1994	976.014	86,0	158.987	1.135.001
1995	1.108.544	78,3	306.998	1.415.542
1996	1.263.955	88,5	164.554	1.428.509
1997	1.378.536	85,9	226.678	1.605.214
1998	980.768	78,7	265.296	1.246.064
1999	907.050	87,5	129.152	1.036.202
2000	1.088.335	90,3	116.735	1.205.070
2001	1.183.886	89,8	134.346	1.318.232
2002	1.165.309	93,7	78.158	1.243.467
2003	1.165.141	95,9	50.413	1.215.554
2004	1.275.778	97,0	39.580	1.315.358
2005	1.383.159	96,1	56.663	1.439.822
2006	1.527.939	93,6	105.008	1.632.947
2007	1.853.946	88,9	231.772	2.085.718
2008	2.024.921	86,5	316.379	2.341.300
2009	2.219.911	84,0	423.951	2.643.862
2010	2.285.341	80,0	571.199	2.856.540
2011	2.151.105	74,1	750.542	2.901.647
2012	2.438.696	78,3	676.527	3.115.223
2013	2.454.422	80,7	586.361	3.040.783
2014	2.289.395	81,9	505.292	2.794.687
2015	1.786.978	84,2	335.980	2.122.956

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 63-64)

Obs.: Os dados de 2005 inclusive se referem a licenciamento (DETRAN) antes, a vendas internas no atacado.

Tabela 8 - Licenciamento de automóveis novos por combustível: 1960-2015

Ano	Gasolina	Etanol	Flex Fuel	Elétrico	Diesel	Total
1960	68.452	0	0	0	310	68.762
1961	86.859	0	0	0	4	86.863
1962	116.666	0	0	0	538	117.204
1963	120.338	0	0	0	1.224	121.562
1964	128.857	0	0	0	1.578	130.435
1965	136.240	0	0	0	554	136.794
1966	155.120	0	0	0	432	155.552
1967	158.716	0	0	0	266	158.982
1968	184.812	0	0	0	247	185.059
1969	255.509	0	0	0	293	255.802
1970	320.544	0	0	0	146	320.690
1971	411.987	0	0	0	134	412.121
1972	474.216	0	0	0	127	474.343
1973	571.106	0	0	0	87	571.193
1974	655.066	0	0	0	74	655.140
1975	674.517	0	0	0	116	674.633
1976	704.880	0	0	0	256	705.136
1977	681.920	0	0	0	368	682.288
1978	801.505	0	0	0	499	802.004
1979	829.919	2.276	0	0	474	832.669
1980	570.249	226.534	0	0	612	797.395
1981	320.421	128.774	0	0	677	449.872
1982	346.479	212.060	0	0	652	559.191
1983	70.837	538.834	0	0	455	610.126
1984	29.012	503.904	0	0	508	533.424
1985	24.321	578.725	0	0	577	603.623
1986	54.384	620.221	0	0	748	675.353
1987	24.752	387.785	0	0	901	413.438
1988	65.698	492.642	0	0	1.202	559.542
1989	222.551	345.658	0	0	1.022	569.231
1990	463.464	70.250	0	0	1.055	534.769
1991	474.069	129.139	0	0	1.302	604.510
1992	434.173	164.840	0	0	1.176	600.189
1993	679.685	227.289	0	0	3.631	910.605
1994	1.013.410	119.203	0	0	2.388	1.135.001
1995	1.381.192	32.808	0	0	1.542	1.415.542
1996	1.421.342	6.333	0	0	834	1.428.509
1997	1.599.517	924	0	0	4.773	1.605.214
1998	1.239.984	982	0	0	5.098	1.246.064
1999	1.023.240	9.851	0	0	3.111	1.036.202
2000	1.191.685	9.610	0	0	3.775	1.205.070
2001	1.299.796	14.979	0	0	3.457	1.318.232
2002	1.181.780	47.366	0	0	0	1.229.146
2003	1.046.474	33.034	39.095	0	0	1.118.603
2004	967.235	49.801	278.764	0	0	1.295.800
2005	646.659	30.904	752.597	0	9.662	1.439.822
2006	283.240	1.651	1.334.342	1	13.713	1.632.947
2007	233.442	90	1.834.269	2	17.915	2.085.718
2008	206.815	70	2.113.285	8	21.122	2.341.300
2009	210.281	61	2.416.111	21	17.388	2.643.862
2010	264.330	44	2.570.578	24	21.564	2.856.540
2011	350.848	44	2.524.402	200	26.153	2.901.647
2012	258.950	46	2.834.334	117	21.776	3.115.223
2013	182.046	29	2.833.091	484	25.133	3.040.783
2014	180.561	10	2.588.367	842	24.907	2.794.687
2015	133.922	11	1.959.866	843	28.314	2.122.956

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 60)

Tabela 9 - Licenciamento de automóveis de 1000 cm³: 1990-2015

Ano	Automóveis de 1000cm³	Total de automóveis	Participação em %
1990	23.013	534.769	4,3
1991	67.299	604.510	11,1
1992	92.959	600.189	15,5
1993	243.511	910.605	26,7
1994	450.925	1.135.001	39,7
1995	602.098	1.415.542	42,5
1996	703.118	1.428.509	49,2
1997	880.119	1.605.214	54,8
1998	748.474	1.246.064	60,1
1999	625.445	1.036.202	60,4
2000	777.604	1.205.070	64,5
2001	920.389	1.318.232	69,8
2002	820.135	1.244.466	65,9
2003	707.430	1.160.168	61,0
2004	742.005	1.354.090	54,8
2005	754.843	1.439.822	52,4
2006	875.365	1.632.947	53,6
2007	1.080.708	2.085.718	51,8
2008	1.134.955	2.341.300	48,5
2009	1.329.052	2.643.862	50,3
2010	1.347.307	2.856.540	47,2
2011	1.206.406	2.901.647	41,6
2012	1.197.736	3.115.223	38,4
2013	1.103.832	3.040.783	36,3
2014	1.010.131	2.794.687	36,1
2015	717.100	2.122.956	33,8

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 67)

Tabela 10 - Exportações de autoveículos montados: 1969-2015 (montados)

Ano	Automóveis	Total	Montados %
1969	3	3	100,0
1970	175	175	100,0
1971	259	691	37,5
1972	683	6.706	10,2
1973	2.353	14.043	16,8
1974	12.518	47.630	26,3
1975	18.163	53.035	34,2
1976	11.324	62.096	18,2
1977	16.461	56.699	29,0
1978	31.537	78.615	40,1
1979	25.382	78.644	32,3
1980	49.359	117.197	42,1
1981	88.328	158.197	55,8
1982	63.773	120.926	52,7
1983	72.638	133.070	54,6
1984	76.955	152.043	50,6
1985	88.250	160.716	54,9
1986	57.516	138.297	41,6
1987	188.301	279.675	67,3
1988	132.498	226.481	58,5
1989	115.401	164.953	70,0
1990	60.606	120.396	50,3
1991	36.728	127.217	28,9
1992	94.633	243.149	38,9
1993	58.903	249.617	23,6
1994	51.435	274.815	18,7
1995	40.653	189.774	21,4
1996	54.148	214.061	25,3
1997	129.814	310.051	41,9
1998	160.766	297.479	54,0
1999	145.631	204.677	71,2
2000	207.186	284.131	72,9
2001	197.157	328.971	59,9
2002	220.123	370.280	59,4
2003	329.773	463.283	71,2
2004	469.638	646.792	72,6
2005	595.098	737.654	80,7
2006	514.972	692.057	74,4
2007	511.186	632.396	80,8
2008	457.695	593.223	77,2
2009	308.772	396.309	77,9
2010	405.709	646.993	62,7
2011	442.606	442.606	100,0
2012	350.115	352.179	99,4
2013	461.066	461.402	99,9
2014	263.604	265.620	99,2
2015	316.537	316.777	99,9

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 68).

Tabela 11 - Frota de autoveículos em alguns países: 2005-2013 (mil unidades)

País	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Estados Unidos	237.697	244.643	248.701	249.813	248.972	248.232	248.932	251.497	252.715
China	31.597	36.974	43.584	50.996	62.806	78.018	93.563	109.220	126.701
Japão	75.686	75.859	75.715	75.528	75.324	75.362	75.513	76.126	76.619
Alemanha	49.223	49.742	44.021	44.180	44.633	45.261	45.983	46.538	47.015
Rússia	31.212	32.547	35.455	38.264	39.303	40.661	42.862	45.422	44.029
Itália	38.942	39.877	40.368	40.895	41.323	41.650	42.067	42.000	41.830
França	36.298	36.661	37.033	37.212	37.438	37.744	38.070	38.138	38.200
Brasil	23.023	24.069	25.596	27.481	29.643	32.065	34.655	37.271	39.695
Reino Unido	34.394	34.935	35.354	35.538	35.217	35.479	35.632	35.761	36.468
México	21.550	24.185	25.868	28.208	29.692	30.482	31.966	33.293	34.870
Espanha	25.158	26.227	27.174	27.613	27.389	27.513	27.596	27.481	27.155
Polônia	14.723	15.860	17.197	18.882	19.387	20.319	21.049	22.172	22.897
Canadá	18.909	19.578	20.071	20.520	20.792	21.057	21.420	21.705	22.334
Coréia do Sul	15.397	15.895	16.428	16.795	17.326	17.941	18.437	18.870	19.401
Indonésia	9.062	10.784	12.848	14.001	14.570	15.829	16.674	18.004	19.200
Austrália	13.612	13.979	14.320	14.729	15.051	15.473	16.032	16.436	16.853
Turquia	8.427	9.080	9.653	10.191	10.611	11.266	12.062	12.827	13.615
Tailândia	9.539	8.805	9.194	9.646	10.085	10.600	11.533	12.749	13.922
Irã	7.360	7.670	8.010	8.450	9.180	10.100	11.000	12.020	12.740
Malásia	7.415	7.921	8.438	9.030	9.605	10.253	10.900	11.573	11.809
Argentina	7.005	7.682	8.258	8.460	8.955	10.116	10.959	11.477	12.457
Holanda	8.369	8.483	8.692	8.908	8.920	9.112	9.192	8.854	8.956
África do Sul	6.872	7.372	7.803	8.017	8.221	8.472	8.794	9.168	9.526
Bélgica	5.520	5.605	5.703	5.802	5.887	9.024	6.122	6.168	6.241
Suécia	4.628	4.696	4.776	4.802	4.829	4.875	4.964	5.018	5.074
Áustria	4.524	4.579	4.628	4.676	4.757	4.847	4.930	5.010	5.076

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 142)

Tabela 12 - Habitantes por autoveículos: 2004-2013

País	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Estados Unidos	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Austrália	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4
Itália	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4
Canadá	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Espanha	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,7	1,7	1,7
Japão	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
França	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Reino Unido	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Áustria	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Alemanha	1,7	1,7	1,7	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7
Bélgica	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8
Suécia	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
República Tcheca	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9
Coréia do Sul	3,2	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,6	2,6
México	5,0	5,0	4,7	4,1	3,8	3,6	3,5	3,6	3,6	3,3
Argentina	5,6	5,7	5,2	4,8	4,7	4,5	4,0	3,7	3,6	3,3
BRASIL	8,2	8,0	7,9	7,4	6,9	6,5	6,1	5,7	5,3	5,1

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 142)

Tabela 13 - Produção de autoveículos: 2005-2014 (mil unidades)

País	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
China	5.708	7.278	8.883	9.299	13.791	18.265	18.419	19.272	22.117	23.723
Estados Unidos	11.947	11.292	10.781	8.694	5.731	7.763	8.662	10.333	11.066	11.661
Japão	10.800	11.484	11.596	11.576	7.934	9.629	8.399	9.943	9.630	9.775
Alemanha	5.758	5.820	6.213	6.046	5.210	5.906	6.147	5.649	5.718	5.908
Coreia do Sul	3.699	3.840	4.086	3.827	3.513	4.272	4.657	4.562	4.521	4.525
Índia	1.639	2.017	2.254	2.332	2.642	3.557	3.927	4.175	3.898	3.840
México	1.684	2.046	2.095	2.168	1.561	2.342	2.681	3.002	3.055	3.365
BRASIL	2.530	2.612	2.980	3.216	3.183	3.382	3.418	3.403	3.712	3.146
Espanha	2.752	2.777	2.890	2.542	2.170	2.388	2.373	1.979	2.163	2.405
Canadá	2.688	2.572	2.579	2.082	1.490	2.068	2.135	2.463	2.380	2.394
Rússia	1.355	1.503	1.660	1.790	725	1.403	1.990	2.232	2.184	1.887
Tailândia	1.123	1.194	1.287	1.394	999	1.645	1.458	2.429	2.457	1.880
França	3.549	3.169	3.016	2.569	2.048	2.229	2.243	1.968	1.740	1.817
Reino Unido	1.803	1.650	1.750	1.650	1.090	1.393	1.464	1.577	1.598	1.599
Indonésia	501	296	412	601	465	703	838	1.066	1.206	1.299
República Tcheca	602	855	938	947	983	1.076	1.200	1.179	1.133	1.251
Turquia	879	988	1.099	1.147	870	1.095	1.189	1.072	1.126	1.170
Irã	817	904	997	1.051	1.394	1.599	1.648	1.000	744	1.091
Eslováquia	218	295	571	576	461	562	640	927	975	993
Itália	1.038	1.212	1.284	1.024	843	838	790	672	658	698
Argentina	320	432	545	597	513	717	829	764	791	617
Malásia	563	503	442	531	489	568	534	570	601	597
Polônia	613	715	785	946	879	870	838	655	590	594
África do Sul	525	588	534	563	374	472	533	539	545	566
Bélgica	927	918	834	724	537	555	595	538	504	517
Romênia	195	214	242	245	296	351	335	338	411	391
Taiwan	446	303	283	183	226	303	342	339	339	379
Austrália	395	331	335	330	227	244	224	227	216	180
Suécia	339	333	366	308	156	217	189	163	161	154
Outros	1.138	1.194	1.402	1.562	904	1.217	1.183	1.172	1.268	1.325
TOTAL	66.551	69.335	73.139	70.520	61.704	77.629	79.880	84.208	87.507	89.747

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 143)

Tabela 14 - Licenciamento de autoveículos novos: 2005-2014 (unidades mil)

País	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
China	5.762	7.184	8.792	9.380	13.622	18.042	18.505	19.306	21.984	23.492
Estados Unidos	17.444	17.047	16.460	13.493	10.601	11.772	13.041	14.786	15.884	16.842
Japão	5.852	5.740	5.354	5.082	4.609	4.956	4.210	5.370	5.376	5.563
BRASIL	1.715	1.928	2.463	2.820	3.141	3.515	3.633	3.802	3.767	3.498
Alemanha	3.615	3.772	3.482	3.425	4.049	3.198	3.508	3.394	3.258	3.357
Índia	1.440	1.754	1.989	1.984	2.264	3.039	3.288	3.596	3.241	3.177
Reino Unido	2.828	2.734	2.800	2.485	2.223	2.291	2.249	2.334	2.596	2.843
Rússia	1.807	2.245	2.898	3.222	1.597	2.107	2.902	3.142	2.999	2.546
França	2.548	2.499	2.584	2.574	2.719	2.709	2.687	2.332	2.207	2.211
Canadá	1.630	1.666	1.690	1.674	1.484	1.580	1.620	1.716	1.780	1.889
Coreia do Sul	1.170	1.206	1.273	1.216	1.454	1.566	1.587	1.562	1.556	1.730
Itália	2.494	2.581	2.786	2.424	2.358	2.166	1.943	1.546	1.421	1.493
Indonésia	534	319	433	604	486	765	894	1.116	1.230	1.208
México	1.161	1.199	1.152	1.076	776	847	937	1.028	1.101	1.176
Austrália	988	963	1.050	1.012	937	1.036	1.008	1.112	1.136	1.113
Espanha	1.959	1.953	1.939	1.363	1.074	1.114	931	791	823	987
Turquia	763	670	634	527	576	793	911	818	893	807
Malásia	551	491	487	548	537	605	600	628	656	666
África do Sul	617	714	676	533	395	493	572	624	651	645
Argentina	403	460	565	612	487	698	883	830	964	614
Bélgica	555	598	607	617	540	609	644	551	548	544
Holanda	546	569	605	604	451	542	628	572	481	451
Polônia	283	295	372	401	372	367	339	330	352	392
Chile	198	206	233	262	175	292	356	362	398	354
Suécia	316	330	359	301	248	334	359	326	313	352
Áustria	346	347	340	336	350	363	397	375	357	342
Suíça	292	298	317	321	295	325	355	366	344	338

Fonte: ANFAVEA (2016, p. 144)