

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE, UNICENTRO

SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS, SESA

CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS, DECON

ARIEL DOS SANTOS PEDROSO

**ANÁLISE DAS EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL NO PERÍODO DE
2000 A 2023**

**Guarapuava/PR
2024**

ARIEL DOS SANTOS PEDROSO

**ANÁLISE DAS EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL NO PERÍODO DE
2000 A 2023**

Monografia apresentada ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Estadual do Centro-Oeste, UNICENTRO, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel, sob orientação do Prof.: Dr. Márcio Marconato.

**Guarapuava/PR
2024**

ARIEL DOS SANTOS PEDROSO

**ANÁLISE DAS EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL NO PERÍODO DE
2000 A 2023**

Monografia apresentada ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Estadual do Centro-Oeste – UNICENTRO, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Márcio Marconato
Orientador

Profa. Dra. Zoraide da Fonseca Costa
Avaliadora

Prof. Dr. Ricardo Andrés Cifuentes Silva
Avaliador

Aprovado em: 05/11/2024

A Deus, minha mãe, meus irmãos...
companheiros de todas as horas e todas as
pessoas que sempre acreditaram no meu
potencial.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus, pela vida, pela saúde e pela graça de conhecer as maravilhas criadas por Ele. Agradeço também por ter me concedido força para superar as dificuldades e desafios ao longo dessa caminhada.

À minha mãe, por me dar a vida, por seu amparo constante e por ser fonte de motivação nos momentos mais difíceis. Sou imensamente grato por tudo o que ela fez e continua fazendo por mim.

À minha irmã, que tantas vezes abdicou de suas próprias vontades para me oferecer tudo o que precisei durante esses anos. Sua motivação diária sempre foi essencial.

Ao meu querido pai, que, embora não esteja mais presente, me deixou ensinamentos valiosos. Mesmo em meio às divergências, tenho certeza de que, sem suas lições, não seria a pessoa que sou hoje.

Ao meu amigo, Odair José Nunes de Oliveira, por sua parceria e pelos conselhos que tanto me ajudaram a crescer, tanto na música quanto na vida pessoal.

Ao meu orientador, Dr. Márcio Marconato, sou profundamente grato pelas orientações, críticas construtivas e por toda paciência e dedicação que teve ao me guiar durante a realização deste trabalho. Seu comprometimento foi fundamental para mais essa conquista.

Aos avaliadores, Profa. Dra. Zoraide da Fonseca Costa e Prof. Dr. Ricardo Andrés Cifuentes Silva, por suas valiosas contribuições, correções e ensinamentos, que foram essenciais para o meu desenvolvimento.

Aos professores do departamento de Ciências Econômicas da UNICENTRO, agradeço por todo o conhecimento compartilhado ao longo do curso, que contribuiu de forma significativa para minha formação.

E, finalmente, à UNICENTRO, por me proporcionar a oportunidade de cursar essa graduação, e a todas as pessoas que tiveram uma participação especial ao longo dessa trajetória acadêmica. Meu sincero agradecimento.

“O mundo é a estrada para nossos automóveis”. (Lucas Cardoso)

“Cada veículo exportado é um passo na construção do nosso futuro”. (Marina Oliveira)

RESUMO

Este estudo analisou as exportações de automóveis no Brasil entre 2000 e 2023, dada a importância deste setor da indústria automobilística para a economia nacional. A pesquisa investiga se as exportações cresceram em quantidade e valor devido à inserção em novos mercados. Com uma abordagem quantitativa e qualitativa, foram analisadas as exportações por valor e quantidade, por país de destino e por unidade da federação. Além disso, foi verificada a relação entre exportações e duas variáveis: taxa de câmbio e PIB mundial, identificação dos principais mercados consumidores e análise por unidades da federação. Os resultados demonstram que, apesar das flutuações econômicas globais e domésticas, as exportações de automóveis brasileiros cresceram significativamente, impulsionadas pela demanda externa e pela competitividade dos produtos brasileiros. A conclusão destaca que a diversificação dos mercados e a adaptação às condições econômicas globais são cruciais para a estabilidade e resiliência do setor automobilístico brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: Exportações, Indústria Automobilística, Taxa de câmbio.

ABSTRACT

This study analyzed automobile exports in Brazil between 2000 and 2023, given the importance of this sector of the automotive industry to the national economy. The research investigates whether exports grew in quantity and value due to expansion into new markets. Using a quantitative and qualitative approach, the study analyzed exports by value and quantity, by destination country, and by state. Additionally, the relationship between exports and two variables—exchange rate and global GDP—was examined, along with the identification of key consumer markets and analysis by state. The results demonstrate that, despite global and domestic economic fluctuations, Brazilian automobile exports grew significantly, driven by external demand and the competitiveness of Brazilian products. The conclusion highlights that market diversification and adaptation to global economic conditions are crucial for the stability and resilience of the Brazilian automotive sector.

KEYWORDS: Exports, Automotive Industry, Exchange Rate.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL: TRILHANDO O CAMINHO GLOBAL	12
2.1 Surgimento e evolução da indústria automobilística	12
2.2 As vantagens e os desafios do mercado internacional	18
2.3 A busca por novos mercados	21
2.4 Impactos sobre a curva de oferta e demanda	23
2.5 Modelo Mundell-Fleming	26
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	31
3.1 A caracterização da pesquisa	32
3.2 A coleta e análise das variáveis	33
3.2.1 Coleta dos dados	33
3.2.2 Variáveis utilizadas no estudo	34
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	37
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
6 REFERÊNCIAS	52

1 INTRODUÇÃO

A produção e a comercialização de veículos automotores é um importante segmento da indústria nacional e responde por boa parte da geração de riqueza, de emprego, de renda e de impostos. Além dos próprios benefícios gerados dentro da indústria voltada ao setor, ainda há um conjunto de benefícios gerados anteriormente, em relação às cadeias de produção, pois a maioria do ferro que é produzido é destinado para o setor de produção de automóveis, além da borracha, plásticos, têxteis, entre outras. A comercialização junto aos consumidores exige uma rede de concessionárias especializadas, mercado de seguros, de peças, manutenção, etc.

Casotti e Goldenstein (2008) destacam que o setor automotivo abrange diversos subsetores interligados na cadeia produtiva, com uma participação considerável na demanda de matérias-primas. Aproximadamente metade da produção global de borracha, um quarto da produção de vidro e cerca de um sexto da produção de aço são direcionados para a indústria automobilística.

Parte do que é produzido no país é vendido a consumidores estrangeiros, ajudando no saldo da balança comercial, na geração de divisas e diminuindo a vulnerabilidade externa. No ano de 2023, as vendas totais de veículos automotores para o exterior alcançaram US\$ 6,4 bilhões. Quanto aos principais países de destino de exportações de automóveis no ano de 2023, estão México com 136 mil unidades, representando 32%, e Argentina com 115 mil unidades, representando 27%, juntos esses dois mercados representam 59% dos autoveículos exportados pelo Brasil no ano de 2023. (ANFAVEA, 2024).

As exportações constituem-se um importante instrumento para obtenção de moedas estrangeiras, as quais se refletem na conta de reservas internacionais. A formação dessas reservas permite ao país pagar as suas importações, as dívidas obtidas em outras moedas, fornece moeda para remessa de lucros das multinacionais, possibilita aos residentes disponibilidade de recursos para viagens e reduz a vulnerabilidade externa. Porém, exportar é sempre um desafio aos empresários, pois as condições em mercados externos exigem aprender sobre o mercado local, considerar as variações monetárias, superar os problemas logísticos, respeitar as questões legais internas, entre outras.

Para auxiliar as empresas que atuam no mercado nacional a se inserirem no mercado internacional, diversos órgãos governamentais são constituídos e atuam como intermediários para melhorar o ambiente de negócios nos mercados externos. A Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) é encarregada de elaborar políticas e programas de comércio exterior, além de definir as normas necessárias para sua execução, também tem o importante papel de sugerir ações nas áreas fiscal e cambial, financiamento, recuperação de créditos de exportação, seguros, transportes, fretes e promoção comercial. (RODRIGUES e BENEDICTO, 2009).

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (APEX) tem a missão de promover produtos e serviços brasileiros no exterior e atrair investimentos para o país. O Itamaraty, também conhecido como Ministério das Relações Exteriores, é responsável pela diplomacia e pelas relações internacionais do Brasil. De acordo com Rodrigues e Benedicto (2009) a Secretaria da Receita Federal (SRF) supervisiona a gestão tributária, regula e executa a legislação tributária, recolhe os impostos e administra as operações aduaneiras, implementando estratégias para prevenir o contrabando e a sonegação fiscal, que podem ocorrer nas transações entre os países.

Segundo Rodrigues (2018) a indústria automobilística desempenha um papel crucial na economia de um país, exercendo impacto não apenas econômico, mas também político e social, ao gerar empregos, impulsionar o desenvolvimento tecnológico e estabelecer fortes conexões com outros setores da economia.

Diante da importância da indústria automobilística e das exportações de automóveis para a economia de um país, o problema investigado nesta pesquisa foi: as exportações da indústria automobilística nacional cresceram entre 2000 e 2023, devido à inserção dos produtos em novos mercados? A hipótese formulada é que as exportações da indústria automobilística cresceram em quantidade e em valor, em decorrência dos novos mercados que surgiram no período, favorecendo a produção nacional.

Para tanto, o objetivo geral desse estudo é analisar as exportações brasileiras de veículos automotores no período de 2000 a 2023. Esta análise abrange a evolução das exportações ao longo dos anos, permitindo identificar as possíveis tendências e mudanças no comportamento exportador do setor.

Para alcançar o objetivo geral, foram verificados os seguintes objetivos específicos: a) verificar a relação das exportações com a taxa de câmbio real; b)

comparar o comportamento da exportação de automóveis do Brasil com o PIB do resto mundo; c) identificar os principais mercados consumidores; d) analisar as exportações por unidades da federação.

A justificativa para este estudo reside no fato de que a indústria automobilística se constitui um dos setores com maior geração de emprego e renda, dada os encadeamentos setoriais para frente e para trás. Aumentar as exportações significa criar mercado para a produção nacional que não é consumida pelo mercado interno, trazer novas tecnologias e formas inovadoras de gerenciamento.

De acordo com Casotti e Goldenstein (2008) a indústria automobilística desempenha um papel crucial no avanço tecnológico e na inovação em modelos de gestão. Além disso, o setor automotivo está em contínua expansão, estabelecendo diversas parcerias comerciais para fortalecer sua posição no mercado.

De modo geral, os estudos existentes sobre o tema reconhecem de forma favorável as transformações que influenciaram o setor. Essas mudanças refletiram-se na produção destinada tanto ao mercado nacional quanto ao internacional, contribuindo para tornar a indústria automobilística uma área altamente atrativa. (RODRIGUES, 2018).

Sendo assim, este estudo pretende contribuir com o tema identificando o desempenho de um setor importante, gerando informações pormenorizadas sobre a produção local, permitindo assim, aos gestores públicos traçar estratégias que incentivem a instalação de novas plantas industriais ou ampliação das existentes.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos, além da introdução. O capítulo dois apresenta o referencial teórico, que aborda o surgimento e a evolução da indústria automobilística e os principais modelos que explicam as exportações, o capítulo seguinte aborda os procedimentos metodológicos e na sequência está a análise dos resultados. Para finalizar, o trabalho segue com as considerações finais.

2 EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL: TRILHANDO O CAMINHO GLOBAL

Esse capítulo trata do surgimento da indústria automobilística no Brasil, bem como sua evolução ao longo do tempo. Desde a crise do café na década de 1930, as políticas públicas estiveram em maior ou menor grau voltadas a fomentar a indústria brasileira, pois o modelo agroexportador mostrava certo esgotamento e a necessidade de se produzir internamente parte do que era importado ficava cada vez mais evidente.

Os desafios impostos aos diversos setores industriais exigiam ações e respostas por parte dos governos para auxiliar os empresários frente às empresas estrangeiras mais tecnológicas e avançadas do que as existentes no Brasil. No caso da indústria automobilística, a inserção ocorre via multinacionais já consolidadas em países europeus e Estados Unidos. Sendo assim, o objetivo desse capítulo é apresentar a evolução do setor automobilístico no Brasil, enfatizando os principais momentos desse setor para seu crescimento e consolidação.

2.1 Surgimento e evolução da indústria automobilística

O surgimento da indústria automobilística no Brasil ocorreu entre as décadas de 1920 e 1930 e teve como primeira representante a fábrica Ford Motors do Brasil S/A, a qual montava modelos utilizando peças e algumas outras partes que eram exportadas dos Estados Unidos. Depois, em 1925 e 1934, respectivamente, foi a vez da General Motors e da Volvo ingressarem no país. (CATTO, 2015).

Foi apenas em 1950 que a alemã Volkswagen introduziu seus carros no Brasil, tendo sido também a primeira montadora a implementar o modo de produção em massa no país. Durante este período, no segundo governo Vargas, foi importante a implementação da infraestrutura de base para o desenvolvimento econômico, com objetivo de promover uma integração vertical da industrialização, com grandes investimentos do Estado e do capital privado nacional. (CATTO, 2015).

Ainda para Catto (2015) a fundação da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no governo Vargas foi crucial para a instalação das montadoras no

Brasil. A primeira, como principal produtora e refinadora de petróleo e outros derivados deste, trouxe avanços significativos no setor de energia. Já a segunda, impulsionou significativamente a indústria siderúrgica.

As grandes montadoras sempre enfrentaram incertezas sobre a viabilidade de estabelecer plantas de produção no Brasil. A principal preocupação estava relacionada com a infraestrutura do país, que era considerada atrasada e subdesenvolvida. No entanto, os avanços no setor decorrentes da criação das estatais Petrobrás e CSN desempenharam um papel significativo na redução dessa insegurança. (CATTO, 2015).

Para Roehe (2011) o processo de industrialização brasileiro, que havia sido impulsionado por Vargas, se consolidou no governo de Juscelino Kubitschek, que, através do Plano de Metas, incentivou a produção local de componentes e a instalação da indústria automobilística no Brasil. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), estabelecido por Kubitschek em 1956, foi essencial nesse processo, pois, ao definir índices de nacionalização na produção de veículos e oferecendo estímulos cambiais e benefícios fiscais para importação de maquinário, tanto para empresas estrangeiras quanto nacionais e mistas, atraiu investimentos para o setor de autopeças.

O período que corresponde aos anos de 1957 a 1967 é reconhecido como um momento de implantação e expansão da produção, que pode ser dividido em duas etapas. A primeira etapa, de 1957 a 1962, foi marcada por um crescimento significativo na produção, enquanto a segunda, de 1963 a 1967, apresentou taxas anuais de crescimento mais modestas. (FRAINER, 2010).

Durante a década de 70, surgiram novas montadoras que se estabeleceram em diferentes regiões do Brasil, incluindo a Fiat Automóveis S.A em Minas Gerais, a Agrale no Rio Grande do Sul e a Volvo no Paraná. (PIMENTA, 2002). Segundo Latini (2007) no ano de 1973 ocorreu o que seria o primeiro choque do petróleo, quando o preço do barril foi de US\$ 3 para US\$ 11, gerando grande impacto na balança de pagamentos em 1974.

Em decorrência disto, o presidente Ernesto Geisel anunciou, em outubro de 1975, a criação do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), para que este combustível substituísse parte do consumo de gasolina. Durante os primeiros sinais de queda na demanda interna, a indústria automobilística conseguiu se adaptar,

aumentando suas exportações, embora tenha exigido significativos esforços para aprimorar a tecnologia de seus produtos. (LATINI, 2007).

A década de 1980 foi marcada por um cenário recessivo e de altas taxas de inflação. A taxa média de crescimento do PIB foi de apenas 3% ao ano, e em alguns anos, a inflação chegou a patamares de quatro dígitos. Como consequência, a produção caiu 33% entre 1980 e 1981, com variações nos anos subsequentes. Embora a estrutura da indústria brasileira apresentasse altos níveis de integração intersetorial e diversificação da produção, havia um desenvolvimento tecnológico insuficiente, além de ineficiências técnicas e econômicas específicas que comprometiam sua competitividade. (FRAINER, 2010).

Nesse período, o setor automobilístico enfrentou uma falta de novos investimentos, operando com capacidade ociosa, dada a limitada demanda interna. Isso resultou em uma redução dos investimentos, comprometendo o desenvolvimento de novos produtos e a modernização dos processos de produção. Na primeira metade da década de 1980, as atenções estavam voltadas as restrições do balanço de pagamentos, e a segunda metade as ações visavam combater à inflação. (SANTOS, 2014).

Em comparação com a década de 1980, a indústria automobilística na primeira metade dos anos 1990 apresentou um comportamento mais dinâmico. Essa mudança pode ser atribuída a transformações na câmara setorial e à reestruturação internacional dessa indústria. (FRAINER, 2010).

Durante a década de 1990, a indústria automobilística passou por transformações importantes, expandindo suas operações comerciais internacionais. Este fortalecimento do setor no mercado exterior foi impulsionado pela ampliação do comércio entre os países e pela celebração de acordos comerciais internacionais. (SANTOS e GONÇALVES, 2001).

A abertura do mercado brasileiro se tornou mais evidente no início da década de 1990, sendo fortemente impactada por dois acontecimentos importantes. O primeiro foi a política de redução de tarifas de importação durante o governo de Fernando Collor de Melo. O segundo foi a formação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), que contribuiu para o fortalecimento do setor automotivo em termos de exportação e promoveu uma maior integração do Brasil com Argentina, Uruguai e Paraguai. (RODRIGUES e BENEDICTO, 2009).

Para Pimenta (2002) na década de 90 a produção de veículos automotores estava diversificada entre 12 marcas distintas, tais como Agrale, Ford, Volkswagen, Engesa, Fiat, General Motors, Gurgel, Karmann Ghia, Mercedes Benz, Scania, SR Veículos Especiais, Toyota e Volvo.

A implementação do Plano Real foi importante para diversos setores, inclusive para o setor automotivo. Historicamente, os governos brasileiros tentaram controlar os aumentos de preços, mas foi durante o governo de Itamar Franco (1992-1995) que se conseguiu um avanço substancial com a implementação do Plano Real em 1º de julho de 1994. O sucesso do Plano Real trouxe estabilidade econômica, reduziu a elevada inflação, aumentou o salário real e ampliou o consumo no país. (LACERDA et al., 2018).

Ainda para Lacerda et al. (2018), em 1995, foi estabelecido o Regime Automotivo, visando aumentar os investimentos, ampliar as exportações e diminuir as importações. A política de liberação de crédito e a utilização de consórcios também contribuíram para o aumento da demanda, beneficiando o setor automotivo nacional.

Entretanto, ao final dos anos 1990, a indústria automotiva enfrentava uma elevada capacidade ociosa, em decorrência do fraco crescimento da economia interna e das repercussões das crises econômicas externas que afetaram diversos setores. Com a chegada do novo milênio, a crise ainda persistia, e o mercado exportador tornou-se uma importante saída para a produção doméstica, oferecendo uma alternativa para as montadoras que lutavam contra a estagnação do consumo interno. (HOMRICH, 2023).

Essa dependência das exportações foi fundamental para a recuperação gradual do setor, permitindo que as empresas se reestruturassem e buscassem novos mercados para suas operações. Assim, a dinâmica de exportação não apenas ajudou a aliviar a ociosidade, mas também incentivou investimentos em inovação e melhoria da competitividade. (HOMRICH, 2023).

Durante o período de 1995 a 2003, Fernando Henrique Cardoso (FHC) esteve à frente do governo do Brasil e promoveu uma fase de abertura econômica. Essa fase resultou em mudanças nas taxas de impostos aplicáveis ao setor automotivo, o que levou a um aumento significativo no consumo, especialmente de produtos importados. Os consumidores brasileiros procuravam veículos modernos e de alta qualidade, características presentes nos automóveis importados. (COSTA, 1998).

Como resposta, as montadoras nacionais começaram a modernizar seus sistemas de produção, focando em oferecer preços mais baixos e qualidade superior, além de reduzir os custos operacionais. Conseqüentemente, a indústria automobilística brasileira aumentou sua eficiência e competitividade, alcançando níveis de qualidade comparáveis aos dos produtos importados. A abertura econômica também permitiu o acesso a matérias-primas e processos de produção mais avançados. (COSTA, 1998).

Já no ano de 2003, foi implementada a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), cujo objetivo principal era aumentar a eficiência da estrutura produtiva, promover inovações nas empresas e impulsionar as exportações. Durante o primeiro mandato de Lula, foram criados o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CNDI) e a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), ambas instituições focadas no desenvolvimento da indústria nacional. O início dos anos 2000 foi marcado também pelo aumento no consumo ocasionado pelo aumento da renda, queda do emprego e uma maior liberação de crédito. (CANO e SILVA, 2010).

O desenvolvimentismo foi revitalizado no Brasil logo no início do mandato do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Após um longo período em que as políticas industriais foram deixadas de lado, os formuladores de políticas econômicas começaram a reimplementar estratégias voltadas para o desenvolvimento do setor industrial. (SANTOS et al., 2022).

A reinserção das políticas desenvolvimentistas teve como objetivo impulsionar a economia brasileira, promover a competitividade das indústrias locais e criar um ambiente propício para investimentos. Com iniciativas que focaram em inovação, capacitação tecnológica e apoio à produção nacional, o governo buscou não apenas recuperar a economia, mas também estabelecer bases sólidas para um crescimento sustentável a longo prazo, reforçando a importância do papel do Estado na promoção do desenvolvimento econômico e social. (SANTOS et al., 2022).

Já o segundo mandato de Lula foi marcado pelo desenvolvimento de forma ampla do PITCE, além da criação e implementação da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), o que auxiliou no desenvolvimento da indústria de modo geral. Utilizaram-se, também, de políticas tributárias, monetárias e cambiais. Essas iniciativas tiveram como objetivo central o desenvolvimento e o crescimento do processo produtivo, mantendo-o por um período longo. (CANO e SILVA, 2010).

Tal meta se sustentaria em novos investimentos, incentivos mais intensivos em inovações, bem como no aumento das exportações. Naquele momento, destacava-se o papel do BNDES, com projetos como Modermaq, Prosoft e Profarma voltados para o setor automotivo. No entanto, as ações implementadas pelo governo federal para apoiar a indústria nacional não produziram resultados significativos. Isso ocorreu porque a política monetária e cambial elevou a taxa de câmbio, dificultando o desempenho das exportações. (CANO e SILVA, 2010).

A crise financeira global de 2008 impactou o Brasil em um momento em que o setor automotivo estava se destacando. Embora os efeitos da crise tenham demorado um pouco para chegar ao país, já nos últimos meses de 2008 houve uma acentuada queda nas vendas. No entanto, a implementação de medidas anticíclicas, como a redução de impostos e a intervenção dos bancos públicos para suprir a diminuição do crédito nos bancos privados, ajudou a mitigar os danos à economia nacional. Graças a essas ações, a indústria automotiva conseguiu se recuperar rapidamente e retomar o caminho do crescimento em um curto espaço de tempo. (HOMRICH, 2023).

Além disso, a crise mundial comprometeu a eficácia das políticas de inovação no processo produtivo das empresas. Apesar disso, um ponto positivo foi o papel do BNDES, que ofereceu financiamentos com taxas de juros fixas, ajudando a impulsionar o crescimento do setor automotivo no final do governo Lula. (CANO e SILVA, 2010).

O primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014) foi caracterizado pela consolidação dos investimentos, o que demonstra um período de crescimento e expansão na indústria. No entanto, no segundo mandato (2015-2016), o Brasil enfrentou sérias dificuldades, com uma queda acentuada na produção e nas vendas internas. Diante da instabilidade política e econômica, houve uma redução significativa nos níveis de emprego e renda, o que resultou numa diminuição do consumo. Esses fatores culminaram em um aumento da capacidade ociosa na indústria, criando um ambiente desafiador para o setor.

A partir de 2018, sob o governo de Jair Bolsonaro, a indústria automobilística enfrentou novos desafios. A saída da Ford do mercado brasileiro foi um evento marcante, impulsionada pela queda nas vendas e pelo aumento dos custos, especialmente exacerbados pela crise causada pela pandemia da Covid-19. Essa situação demandou adaptações por parte das montadoras, que precisaram reavaliar suas estratégias operacionais e de mercado. Esse período evidenciou a fragilidade do

setor diante de variáveis externas e a importância de uma abordagem sustentável para garantir a competitividade e a continuidade das operações na indústria automobilística brasileira.

2.2 As vantagens e os desafios do mercado internacional

Ao atuar no mercado internacional, as empresas buscam diversas vantagens, como expandir a base de clientes, explorar novos mercados e reduzir a dependência das condições econômicas de um único país. A internacionalização também aumenta a competitividade, otimiza a produção, prolonga o ciclo de vida dos produtos, melhora o uso da capacidade produtiva, reduz custos e permite aproveitar oportunidades sazonais. (LOPES, 2005).

Além disso, há outros motivos que incentivam uma empresa a negociar seus produtos no exterior, como a melhoria na infraestrutura e o aumento nas vendas. A exportação oferece à empresa acesso a uma base maior de consumidores, ajudando a compensar possíveis quedas nas vendas no mercado interno devido a sazonalidades. (VAZQUEZ, 2012).

Ainda para Vasquez (2012) ao exportar a empresa pode evitar perdas significativas de receita e aumentar seus lucros. Essa prática também prepara a organização para enfrentar mudanças inesperadas no mercado doméstico, como políticas de combate à inflação, que prejudicam muitas vezes tanto produtores quanto consumidores. Assim, a exportação atua como uma estratégia para mitigar riscos.

De acordo com Assumpção (2007) a partir do momento em que uma empresa passa a exportar, ela obtém avanços consideráveis, tanto na parte interna aprendendo maneiras inovadoras de gerenciamento, ferramentas tecnológicas, agregando valor a firma, etc., quanto na parte externa, aumentando o prestígio frente aos compradores, a concorrência e aqueles que fornecem o produto. Outro ponto fundamental é a geração de empregos, pois com o aumento das vendas para o exterior, a oferta de serviço aumenta consideravelmente, ampliando em muitos casos a demanda por mão de obra nas empresas exportadoras.

Ao negociar com o exterior, as empresas conseguem obter diversas vantagens que não seriam possíveis ao se limitar apenas ao mercado interno. Além de expandir

suas operações, essas empresas podem aumentar sua competitividade, acessar novos mercados consumidores, diversificar suas fontes de receita e reduzir a dependência de uma única economia, tornando-se mais resilientes a crises econômicas locais. “A exportação é a atividade que proporciona a abertura do país para o mundo”. (VAZQUEZ, 2012, p. 139).

A atividade exportadora tem que ser considerada uma opção de estratégia para a empresa, pois exportar exige uma postura adequada e profissional, conhecer as normas e variabilidade relacionadas à atividade. Ao mesmo tempo, o país exportador é beneficiado com a entrada de dinheiro do exterior, que auxilia no pagamento dos produtos importados, assim o Balanço de Pagamentos se mantém equilibrado. (SOUSA et al., 2010).

Na visão de Assumpção (2007) no que diz respeito a economia nacional, uma das principais razões para exportar é a obtenção de recursos para pagar por bens importados de outros países necessários para manter determinados setores nacionais em funcionamento, sobretudo aqueles que dependem de matéria-prima vindo de outros países. Além da obtenção de divisas, novas tecnologias podem trazer um maior potencial de produção.

Outro aspecto relevante está relacionado aos incentivos fiscais para exportação, os quais podem ser realizados com redução tributária ao exportador. Esses incentivos são aplicados para os produtos exportados através da venda direta feita para o exterior e para a comercialização dentro do país, sendo a venda dos produtos para uma empresa comercial exportadora. (OLIVEIRA, 2021).

De acordo com Torres (2006) a atuação no mercado internacional demonstra que os produtos de uma empresa são competitivos tanto em preço quanto em qualidade. Essa presença global não só fortalece a reputação da empresa no mercado local, mas também gera maior confiança entre consumidores e parceiros comerciais, resultando em um aumento nas vendas e na ampliação dos resultados.

Com o aumento da integração global e a crescente concorrência entre produtos nacionais e importados, a exportação surge como uma solução eficaz para reduzir a pressão competitiva no mercado interno. Além disso, essa estratégia aprimora a capacidade organizacional da empresa, permitindo que ela também conquiste espaço nos mercados domésticos de seus concorrentes internacionais. (TORRES, 2006).

Entretanto, o mercado internacional traz desafios em várias áreas, como questões macroeconômicas, logísticas e legais. Segundo a Confederação Nacional

da Indústria – CNI (2018), um terço das empresas exportadoras enfrenta dificuldades relacionadas ao câmbio e às taxas de juros no financiamento da produção. Além disso, regulamentações complexas e greves, embora garantidas constitucionalmente, também afetam negativamente as exportações.

Para Rebono (2022) as barreiras, as quais não têm uma identificação exata, podem ser leis, medidas aplicadas pelo governo que ocasionam limitações em relação ao comércio exterior. A barreira tarifária é utilizada por alguns países desenvolvidos que buscam proteger suas mercadorias, dificultando a entrada de mercadorias brasileiras em seu comércio, via taxas de importação.

A barreira não tarifária é utilizada para proteger o mercado nacional, mediante licenças de importação, limitação de quantidade ou medidas compensatórias. Alguns mercados caracterizados por barreiras não tarifárias e políticas de economia fechada podem representar sérios obstáculos e devem ser evitados. (VAZQUEZ, 2012).

Torres (2006) ressalta que a barreira linguística é outro grande desafio, principalmente em países com múltiplos idiomas oficiais. Diferenças de idioma influenciam diretamente as relações internacionais, exigindo que o exportador esteja preparado para lidar com as nuances da comunicação e da negociação, elementos fundamentais para o sucesso no mercado externo.

Além disso, há outras dificuldades a serem consideradas, como questões relacionadas às embalagens e manuais operacionais. Também é importante entender as diferenças nas leis econômicas de cada país. O desconhecimento ou descumprimento das regulamentações locais pode acarretar graves sanções financeiras, ou até processos judiciais, trazendo consequências sérias tanto para as empresas quanto para seus gestores. (TORRES, 2006).

Para negociar com o exterior existem algumas questões a serem pensadas, podendo ser consideradas desafios para os exportadores, as tarifas cobradas por alguns países é um bom exemplo, visando valorizar seu mercado interno alguns países criam tarifas, para não haver prejuízos em relação às empresas nacionais, assim quando os consumidores pensam em adquirir produtos do exterior, em função das tarifas de exportação preferem comprar nos comércios locais.

A logística representa um dos grandes desafios para os exportadores, devido a possíveis problemas com o transporte, principalmente relacionados à infraestrutura do país, que afeta a movimentação dos produtos desde a saída da empresa até o destino internacional. Para garantir a entrega correta do produto, no lugar e tempo

adequados, com o menor custo possível, mantendo a qualidade, segurança e eficiência, é necessário dominar diversos conhecimentos, especialmente em lógica e matemática. (TORRES, 2006).

Segundo Torres (2006) a logística se torna ainda mais complexa no comércio exterior, pois envolve todas as etapas necessárias para garantir o percurso entre o local de produção e o de consumo em diferentes países. Conforme a CNI (2018) alguns dos problemas em relação à logística mais sofridos pelos exportadores são os altos custos de transporte, tanto nacional como internacional, e a ineficiência dos portos e aeroportos em relação ao embarque e manuseio das cargas.

2.3 A busca por novos mercados

Quando uma empresa opera exclusivamente no mercado interno, ela fica exposta a uma série de fatores, como instabilidades políticas, sanções econômicas, conflitos sociais, guerras e desafios estruturais do próprio país, o que aumenta consideravelmente seu risco operacional. A crescente concorrência global tem pressionado as margens de lucro das empresas. (TORRES, 2006).

Segundo Torres (2006) a ampla diversidade de produtos, a presença de substitutos e alternativas, somadas às facilidades de vendas e à logística eficiente de distribuição, levam os preços a se aproximarem em diferentes mercados. Assim, o diferencial competitivo acaba sendo focado na qualidade dos serviços prestados e nos ganhos obtidos por meio de economias de escala.

A expansão das exportações permite às empresas direcionarem sua produção para mercados externos, compensando a demanda não absorvida pelo mercado interno. Isso ajuda a empresa a manter suas vendas em momentos de instabilidade doméstica. Alguns produtos possuem uma vida útil limitada, e, se a empresa atua apenas em um único mercado, essa duração está diretamente relacionada à demanda nesse local. (ASSUMPÇÃO, 2007).

No entanto, para Assumpção (2007) ao expandir suas operações para mercados externos, a empresa pode prolongar o ciclo de vida de seus produtos, aproveitando os diferentes padrões de demanda que geralmente existem entre países desenvolvidos e em desenvolvimento. A atuação no mercado internacional também

oferece uma maneira eficaz de equilibrar eventuais quedas no mercado interno, particularmente em países em desenvolvimento, onde fatores como inflação, desemprego, juros elevados e instabilidade política são recorrentes. (TORRES, 2006).

Outro motivo relevante para uma empresa expandir suas operações no comércio exterior é a possibilidade de atender a demandas ocasionais de importadores ou participar de feiras e eventos internacionais. Com a rápida disseminação de informações pela internet, as empresas estão mais acessíveis aos consumidores globais. Assim, precisam estar preparadas para atender esses pedidos esporádicos, que, se bem gerenciados, podem evoluir para parcerias duradouras e fidelizar clientes no exterior. (TORRES, 2006).

De acordo com Motta (1995) a competitividade das empresas está intrinsecamente ligada à busca por novos mercados. Para obter sucesso no cenário global, as empresas devem ajustar suas estratégias e abordagens conforme as necessidades individuais desses mercados, sem perder de vista a missão da organização.

A formação de alianças econômicas globais é um fator crucial para a competitividade, pois as estratégias adotadas nessa área têm implicações significativas na capacidade das empresas de buscar e manter a qualidade de seus produtos e serviços. A assimilação das necessidades e expectativas dos clientes, dos ambientes de negócios e das diferenças culturais são elementos críticos de sucesso no gerenciamento de empresas inseridas em negócios globalmente dispersos. (MOTTA, 1995).

As empresas estão sempre em busca de expansão, e explorar oportunidades de vendas no mercado internacional é uma estratégia fundamental para impulsionar o crescimento. Entre 2002 e 2004, o Brasil exportou para 228 países e importou de 223. No ano de 2004, 220 nações adquiriram produtos brasileiros, enquanto, em 2005, o país importou de 205 países. Esses dados mostram que o mercado global é extenso e diversificado, oferecendo inúmeras oportunidades para o desenvolvimento empresarial. (TORRES, 2006).

Segundo Motta (1995) as empresas que atuam em mercados globais multiculturais devem incentivar o rápido desenvolvimento de produtos e serviços, além de implementar sistemas de produção flexíveis e adaptáveis, e promover incentivos ao trabalho em equipe. Esse modelo de atuação é fundamental para que as empresas

respondam rapidamente às demandas de diferentes mercados e culturas, garantindo maior competitividade e capacidade de inovação.

A busca por novos mercados exige uma abordagem mais ampla e integrada, com foco em processos de melhoria que envolvem toda a cadeia de valor, incluindo a redefinição das relações entre fornecedores, distribuidores e clientes. A competição global exige um investimento significativo em sistemas de informação e uma capacidade de reconfiguração rápida diante das mudanças de mercado, tornando a flexibilidade um elemento essencial para a competitividade das empresas. (MOTTA, 1995).

Para alcançar sucesso no comércio exterior, os empresários precisam adotar novas abordagens culturais e atualizar suas práticas para promover a internacionalização da empresa, além de aprimorar os métodos de gestão e organização. Isso se torna crucial à medida que a globalização intensifica a competitividade. (ASSUMPÇÃO, 2007).

Segundo Assumpção (2007) ao ingressar no mercado internacional, é fundamental que os empresários entendam que, embora existam oportunidades, também há riscos associados às transações entre países. Exportar pode ser uma maneira eficaz de mitigar esses riscos, mas isso exige um planejamento cuidadoso, considerando as diferenças culturais e comerciais entre as nações envolvidas.

Conforme destaca Torres (2006) as empresas possuem diversas competências e, ao entrar no mercado internacional, podem aumentar sua competitividade ao se associar a outras organizações que buscam interesses comuns, como mercados, produtos, processos ou tecnologias. Nesse cenário, é fundamental que o exportador escolha os canais de venda mais apropriados para atingir seu mercado pretendido.

2.4 Impactos sobre a curva de oferta e demanda

Em relação à curva de oferta e demanda, para compreender os impactos que as exportações causam no mercado interno brasileiro, primeiramente é necessário que se entenda o que é oferta e demanda e qual a relação destas com as exportações. Conforme Netto (2024) a oferta e a demanda demonstram como as pessoas se comportam no mercado, que pode ser descrito como o ambiente em que interagem

compradores e vendedores de alguma mercadoria. Dessa maneira, os compradores demandam um produto, enquanto os vendedores ofertam o produto. A representação da curva da demanda é dada em um gráfico que relaciona o preço de determinado bem com a quantidade procurada do bem.

À medida que o preço aumenta, os consumidores estão menos dispostos a adquirir um bem, dada as limitações de renda. Sendo assim, a relação preço e quantidade é negativa. O deslocamento da curva de demanda ocorre quando: muda o comportamento dos consumidores dispostos a adquirir um bem por um certo preço, a renda dos indivíduos aumenta (diminui), as preferências e gostos por determinado produto mudam e/ou aumentam (diminuem) a quantidade de compradores que existem. (NETTO, 2024).

A Figura 1 mostra a relação entre o preço (eixo y) e quantidade (eixo x). A curva de oferta representa tudo o que é produzido internamente e importado de outros países, e a curva de demanda corresponde às compras realizadas pelos residentes e compradas por consumidores de outros países. O ponto onde essas curvas se cruzam (ponto A) representa o ponto de equilíbrio entre a oferta e demanda.

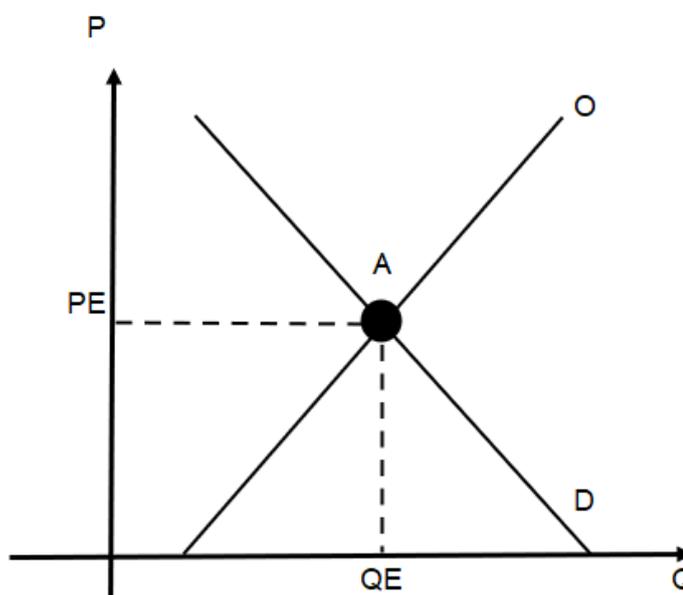


Figura 1: Oferta (interna e externa) e Demanda (interna e externa)

Nota: P = preço; Q = quantidade; O = oferta; D = demanda; PE = preço de equilíbrio; QE = quantidade de equilíbrio.
Fonte: Elaborado pelo autor

No que se refere às exportações, Blanchard (2017) afirma que elas representam parte da produção interna, destinada a suprir a demanda exterior que

está à procura dos bens que são produzidos dentro do país. Sendo assim, as exportações são dependentes da renda do exterior.

Quando a renda interna de um país aumenta, cresce a procura por bens produzidos interna e externamente por outros países. Assim, à medida que aumenta a renda de outros países, as exportações brasileiras tendem a crescer em valor e em quantidade. As relações de comércio externo são influenciadas pela taxa de câmbio real, pois quanto maior o preço de um bem doméstico em relação à moeda estrangeira, menor será a procura de outros países por algum tipo de bem doméstico. Isso significa que, quando as taxas de câmbio real aumentam, as exportações diminuem. (BLANCHARD, 2017).

Segundo Melo (1988, apud CASSUCE et al., 2006), a demanda por produtos, tanto no mercado interno quanto no externo, é determinada principalmente pelos preços domésticos. Um aumento nos preços aumenta a atratividade das culturas voltadas para o mercado interno, enquanto fatores como a taxa de câmbio e os preços internacionais também influenciam significativamente. Além disso, variáveis como tamanho da população, renda per capita e distribuição de renda afetam tanto a demanda quanto as preferências dos consumidores locais e internacionais. A Figura 2 ilustra a oferta interna inicial, mostrando a quantidade que os vendedores estão dispostos a comercializar em diferentes níveis de preço.

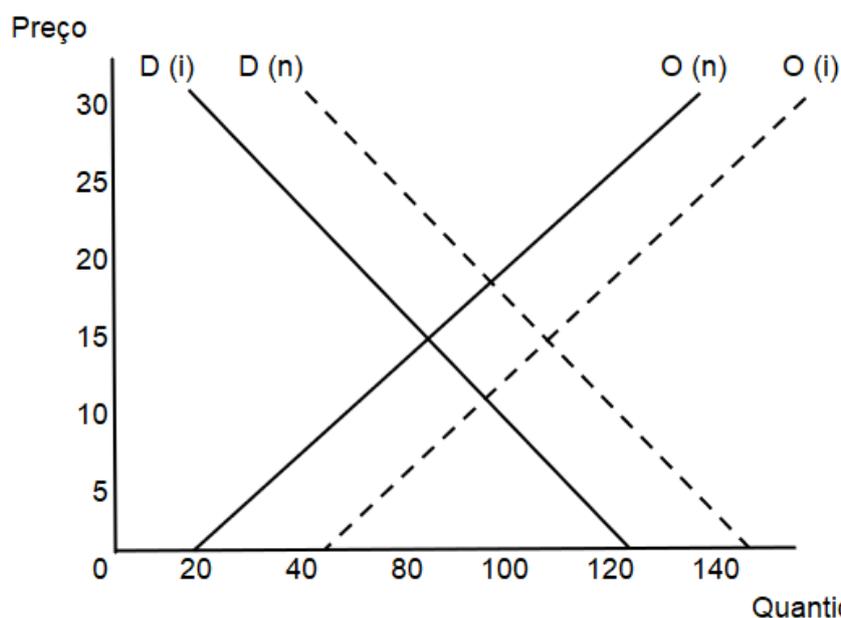


Figura 2: Deslocamentos das curvas de oferta interna com aumento nos custos de produção e demanda externa com aumento do consumo externo

Nota: D (i) = demanda externa inicial; D (n) = nova demanda externa; O (i) = oferta interna inicial; O (n) = nova oferta interna.

Fonte: Elaborado pelo autor

No entanto, com o aumento dos custos de produção, a oferta diminui, resultando no deslocamento da curva de oferta para a esquerda. Simultaneamente, a curva de demanda externa inicial reflete a quantidade de bens que os consumidores desejam adquirir a cada nível de preço. Com o aumento do consumo externo, evidenciado pelo maior número de pessoas interessadas em comprar o produto, a curva de demanda se desloca para a direita. Dessa forma, observa-se uma interação dinâmica entre oferta e demanda, influenciada por variáveis econômicas e comportamentais.

Diante do exposto, é evidente a importância dos compradores externos para a indústria automobilística brasileira. As vendas para outros países representam uma oportunidade de aumento de receita para os empresários, amplia a geração de emprego, permite que a renda interna agregada cresça com impacto sobre o consumo, beneficiando assim outros setores.

2.5 Modelo Mundell-Fleming

Um importante instrumental foi desenvolvido na década de 1960 por Robert Mundell e Marcus Fleming e ficou conhecido como modelo Mundell-Fleming, que é uma extensão do chamado modelo IS-LM para uma economia aberta. Nesse sentido, é necessário abordar o que trata cada uma das curvas para entender o funcionamento conjunto do modelo.

A curva IS representa o equilíbrio no mercado de bens e serviços, onde o nível de investimento corresponde à poupança. Sua construção envolve identificar as combinações entre as taxas de juros e os níveis de renda que mantêm o investimento igualado à poupança. (FROYEN, 1999). Essa relação surge do equilíbrio entre a demanda total por bens no sistema e a quantidade de bens oferecidos. (CURADO, 2008).

Para Reis (2014) a curva LM trata do equilíbrio no mercado monetário, onde a demanda por moeda (L) é igual ao estoque de moeda disponível (M), quanto maior o aumento da renda, maior será o aumento da taxa de juros, dado um estoque fixo de moeda, pois a demanda por empréstimos será maior que a oferta. Decorrente disso

há uma mudança no ponto de equilíbrio considerando um estoque de moeda fixo em relação à quantidade demandada.

O modelo IS-LM é uma ferramenta de análise utilizada por alguns macroeconomistas. (CARVALHO, 1999). O modelo IS-LM divide a economia em dois mercados principais: o mercado de bens, onde ocorrem as transações de bens e mercadorias na sociedade, e o mercado monetário, que trata da oferta e demanda por moeda, considerando-se dois ativos principais no sistema econômico. (CURADO, 2008).

No mercado de bens, o foco está no equilíbrio entre a quantidade de bens produzidos e a demanda agregada do sistema. Por sua vez, o mercado monetário analisa como se equilibram a oferta e a demanda por moeda, influenciando as taxas de juros e as decisões de gastos e investimentos na economia. (CURADO, 2008).

O modelo Mundell-Fleming além das curvas IS-LM inclui o Balanço de Pagamentos, e com isso inclui o balanço de pagamentos na análise do equilíbrio fiscal e monetário. Sendo assim, para a construção da curva IS é necessário incluir a taxa de câmbio e a renda externa, pois se ocorrer a variação de qualquer um destes, a curva IS sofre deslocamento. Com a variação positiva da taxa de câmbio, há uma redução nas importações, pois as mercadorias importadas ficam mais caras, as exportações aumentam porque os produtos que são exportados ficam mais baratos. (REIS, 2014).

Um aumento da renda externa é expansionista porque aumenta a demanda por bens de exportação do país em questão. Uma elevação da taxa de câmbio é expansionista porque aumenta as exportações e reduz a demanda por importações para um dado nível de renda - desloca a demanda de produtos estrangeiros para produtos nacionais. Uma queda autônoma da demanda por importações é expansionista pela mesma razão. Mudanças na direção oposta nessas variáveis deslocam a curva IS para esquerda. (FROYEN, 1999, p. 583).

Assim, pode-se compreender como o câmbio e a renda externa podem impactar as exportações. Em relação às movimentações de capitais, segundo Reis (2014, p. 24) “os títulos dependem da taxa de juros, que pode incentivar a compra de títulos de um país cuja taxa de juros encontra-se sobrevalorizada.”

A incorporação do Balanço de Pagamentos ao modelo IS-LM requer adaptações, pois não é possível integrar todas as variáveis associadas às transações financeiras com os mercados internacionais. (CURADO, 2008). Com uma taxa de câmbio fixa, o aumento da oferta de moeda desloca a curva LM para a direita. Esse

deslocamento provoca superavit no Balanço de Pagamentos se a curva LM se deslocar para cima, e déficit se ela se deslocar para baixo. (REIS, 2014).

Segundo Reis (2014) em um regime de câmbio flexível, uma alteração na política monetária ou fiscal modifica a taxa de câmbio. Um aumento na oferta de moeda eleva a renda, aumentando o consumo e deslocando o ponto de equilíbrio para abaixo da curva BP, indicando maior importação em relação às exportações. Para encontrar o novo ponto de equilíbrio entre as curvas IS-LM-BP, é necessário ajustar a taxa de juros e os gastos do governo.

De acordo com Froyen (1999) o ajuste da taxa de câmbio ajuda a reequilibrar o balanço de pagamentos após a adoção de uma política monetária expansionista, eliminando potenciais conflitos entre o equilíbrio interno e externo. Esse processo permite que as flutuações cambiais corrijam pressões inflacionárias e déficits nas contas externas, promovendo maior estabilidade econômica.

Assim, o ajuste cambial desempenha um papel fundamental na correção de desequilíbrios, evitando que se prolonguem na economia de um país. (FROYEN, 1999). A Figura 3 mostra a relação entre o balanço de pagamentos e as curvas IS-LM, com alterações que seguem a taxa de juros.

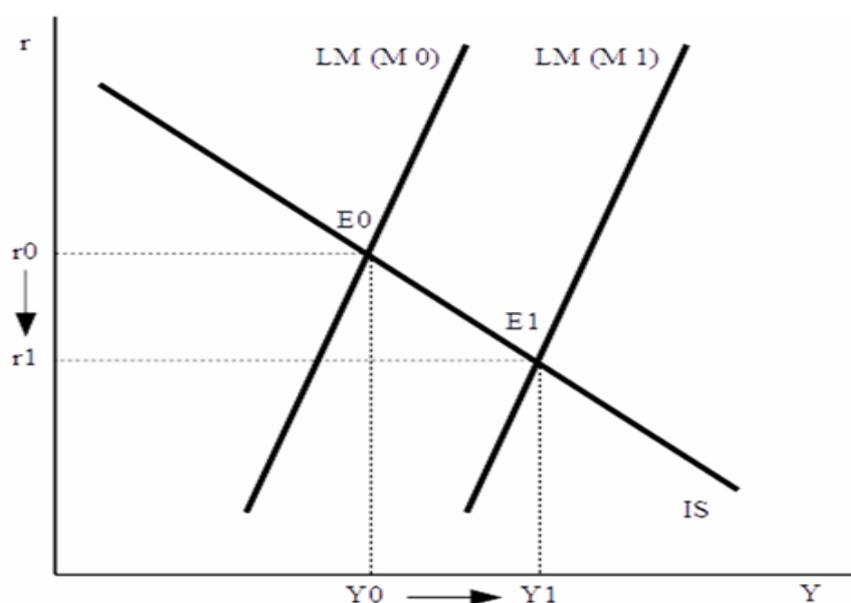


Figura 3: Relação entre o balanço de pagamentos e as curvas IS-LM, oscilando de acordo com as taxas de juros

Fonte: Froyen (1999, apud REIS, 2014, p. 26)

Portanto, o ajuste da taxa de câmbio desempenha um papel crucial na reconciliação entre equilíbrio interno e externo após mudanças na política monetária

ou fiscal, promovendo estabilidade econômica e equidade nas relações comerciais internacionais. A Figura 4 ilustra as oscilações necessárias para que, após mudanças na política monetária, as curvas IS-LM-BP se ajustem até atingir um novo ponto de equilíbrio, evitando déficit no Balanço de Pagamentos. (REIS, 2014).

Em relação às políticas monetária e fiscal, há uma diferença de fácil percepção. A política monetária influencia a demanda agregada principalmente por meio do estímulo aos gastos com investimento, especialmente na construção residencial, onde seus primeiros efeitos são mais evidentes. Por outro lado, a política fiscal age conforme os tipos de bens que o governo decide comprar ou os impostos e transferências que altera. (DORNBUSCH et al., 2013).

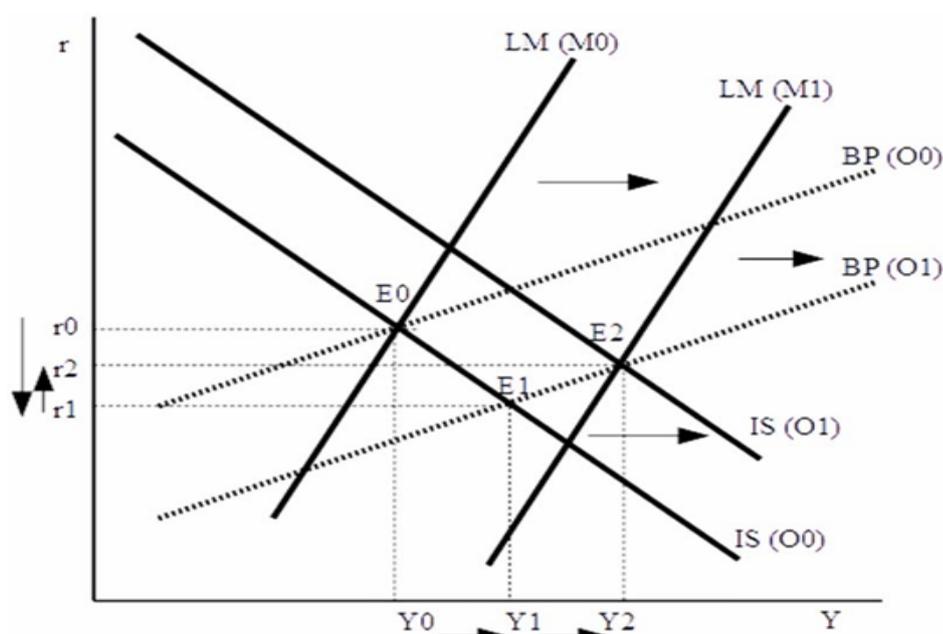


Figura 4: Alteração do ponto de equilíbrio, em uma curva IS-LM-BP

Fonte: Froyen (1999, apud REIS, 2014, p. 26)

As opções incluem compras públicas de bens e serviços, como despesas militares, ou ajustes em impostos sobre lucros empresariais, vendas ou contribuições para a previdência social. Ambas as políticas impactam o nível da demanda agregada e aumentam a produção, mas a forma como a produção cresce depende da política específica adotada. (DORNBUSCH et al., 2013).

Dornbusch et al. (2013) também destacam que um aumento nos gastos do governo impulsiona tanto o consumo quanto os próprios gastos governamentais. Da mesma forma, uma diminuição na alíquota do imposto de renda afeta diretamente o consumo. Um subsídio ao investimento, que será abordado a seguir, aumenta os

investimentos realizados. Todas as políticas fiscais expansionistas resultarão em um aumento na taxa de juros, desde que a quantidade de moeda em circulação permaneça constante.

Para Andrade (2017) ao aplicar o modelo Mundell-Fleming à análise das exportações na indústria automobilística, é possível utilizar conceitos fundamentais para compreender como diferentes políticas econômicas afetam esse setor. Este modelo, que integra os mercados de bens, moedas e ativos financeiros, oferece uma estrutura teórica para examinar os impactos das políticas monetárias e fiscais sobre a taxa de câmbio e, conseqüentemente, sobre as exportações de automóveis.

Por exemplo, uma política monetária expansionista, caracterizada pelo aumento na oferta de moeda, tende a depreciar a moeda nacional, tornando os produtos domésticos mais baratos no exterior e estimulando as exportações. Por outro lado, uma política fiscal expansionista, que aumenta os gastos do governo, pode impulsionar a demanda interna, elevando os preços e reduzindo a competitividade das exportações no mercado internacional. (ANDRADE, 2017).

Além disso, Andrade (2017) destaca que o modelo Mundell-Fleming ajuda a entender como a interação entre equilíbrio interno e externo pode ser gerenciada. Por exemplo, após uma política monetária expansionista que causa uma depreciação da moeda nacional, o reequilíbrio do balanço de pagamentos pode ser alcançado ajustando-se a taxa de câmbio. Isso ocorre à medida que as exportações aumentam devido à maior competitividade dos produtos domésticos no exterior, enquanto as importações podem se contrair, uma vez que os produtos estrangeiros se tornam relativamente mais caros.

Assim, ao considerar os efeitos das políticas econômicas sobre a indústria automobilística brasileira, é essencial aplicar as visões teóricas do modelo Mundell-Fleming para avaliar como as decisões de política econômica podem influenciar a competitividade e o desempenho das exportações neste setor crucial da economia nacional. (ANDRADE, 2017).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo visa detalhar os procedimentos adotados para alcançar os objetivos propostos no estudo, bem como as variáveis utilizadas e as fontes de dados consultadas. Inicialmente, apresenta-se uma breve caracterização da pesquisa, seguida pela explicação das variáveis, das bases de dados consultadas e do período de análise, definindo-se as etapas metodológicas necessárias para garantir uma análise robusta e fundamentada.

Ao término do estudo, espera-se ter contribuído com uma discussão mais profunda sobre o comportamento das exportações brasileiras de automóveis, destacando o valor exportado em dólar americano e a quantidade vendida por unidade. Dentre os diferentes segmentos da indústria automobilística, foram considerados os automóveis de passeio, comerciais leves e veículos com capacidade de transportar mais de 10 passageiros.

As exportações serão confrontadas com a taxa de câmbio real e a renda do resto do mundo (PIB mundial), com o intuito de verificar como as vendas externas de veículos se comportaram diante das oscilações do dólar no Brasil e como os momentos de crise e pujança econômica mundial se relacionaram com as vendas de carros. Esse cruzamento permitirá identificar a sensibilidade das exportações brasileiras às condições econômicas internacionais e às variações cambiais, oferecendo uma compreensão mais profunda dos fatores que influenciam a competitividade do setor automobilístico no mercado global.

As exportações serão confrontadas com a taxa de câmbio real e a renda do resto do mundo (PIB mundial), com o intuito de verificar como as vendas externas de veículos se comportaram diante das oscilações do dólar no Brasil e como os momentos de crise e pujança econômica mundial se relacionaram com as vendas de carros. Dessa forma, será possível entender de maneira mais detalhada as variações nas exportações em função dos cenários econômicos globais e das flutuações cambiais.

Outra informação presente no estudo é a identificação dos principais mercados consumidores das exportações brasileiras de veículos. Isto possibilita que a indústria possa realizar ações para aumentar as vendas em mercados consolidados e traçar

estratégias para ampliar as vendas em países em que os automóveis brasileiros não são demandados.

3.1 A caracterização da pesquisa

O estudo adota uma abordagem quantitativa e qualitativa para analisar as exportações de automóveis no Brasil no período de 2000 a 2023. A pesquisa caracteriza-se por caráter exploratório, descritivo e bibliográfico, visando identificar e analisar os principais fatores que influenciaram o desempenho das exportações nesse período.

A pesquisa quantitativa baseia-se na ideia de que todos os fenômenos podem ser medidos. Isso significa transformar opiniões e informações em números, o que permite classificá-los e analisá-los de forma detalhada. Esse processo requer o uso de metodologias e técnicas estatísticas para garantir a precisão e a validação das conclusões obtidas. (MORESI, 2003).

A pesquisa qualitativa emerge nas ciências com um foco mais detalhado no objeto de estudo, buscando compreender contextos específicos para determinar as relações de causa e efeito. Diferente da pesquisa quantitativa, a qualitativa não visa à generalização dos resultados. Nessa perspectiva, considera-se o lado subjetivo e o olhar é diferenciado em relação ao campo de pesquisa, pois o pesquisador participa direta ou indiretamente com o objeto em análise. (TERNOSKI et al., 2022).

A pesquisa de caráter exploratório tem o objetivo de aumentar o entendimento sobre um determinado problema, tornando-o mais claro ou ajudando a criar hipóteses. (GIL, 2023). Este estudo é classificado como exploratório, pois investiga as informações sobre a indústria automobilística no Brasil, permitindo ao pesquisado compreender com mais profundidade o desempenho das exportações de automóveis no período escolhido.

A pesquisa descritiva exige que o pesquisador tenha uma ampla gama de informações sobre o tema investigado. Este tipo de pesquisa visa retratar os fatos e fenômenos de uma realidade em específico. (TRIVIÑOS, 1987). Assim, este trabalho possui um caráter descritivo ao apresentar várias informações numéricas sobre as exportações de automóveis no Brasil.

O estudo bibliográfico se caracteriza pelo levantamento de referências teóricas já analisadas e divulgadas por meio de publicações impressas e digitais, como livros, artigos acadêmicos e sites da internet. Qualquer trabalho científico começa com esse tipo de pesquisa, pois ela permite ao pesquisador compreender o que já foi estudado sobre o tema. (FONSECA, 2002).

Este estudo utilizará uma fundamentação teórica baseada nas teorias da oferta, demanda e de comércio exterior, divulgadas em livros, artigos, dissertações e teses relacionados ao tema proposto e suas diversas vertentes. Além disso, serão utilizadas divulgações dos órgãos responsáveis por compilar dados da indústria automobilística no Brasil, como a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. (ANFAVEA).

Para analisar as exportações de automóveis e compreender sua importância para a economia nacional, a revisão da literatura se constitui em um ponto fundamental, pois permite a partir de diversos outros autores, identificar os fatores que podem estar relacionado com as vendas de automóveis para o exterior, proporcionando análises e conclusões mais robustas.

3.2 A coleta e análise das variáveis

3.2.1 Coleta dos dados

Os dados utilizados no estudo são provenientes das seguintes fontes: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), do qual foram extraídos os dados sobre produção e a exportação de automóveis, Fundo Monetário Internacional (FMI), que disponibiliza dados sobre o Produto Interno Bruto mundial e do Brasil, a Base de dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), que fornece dados referentes as exportações de automóveis em unidades, e informações sobre a taxa de câmbio e as Estatísticas do Comércio Exterior (COMEX STAT), que disponibiliza dados sobre as exportações, mercados de destino e estados de origem das exportações.

3.2.2 Variáveis utilizadas no estudo

Para a realização da análise, foram definidas as seguintes variáveis quantitativas, que servirão como base para avaliar os principais aspectos relacionados ao desempenho das exportações:

- Quantidade produzida de automóveis no período analisado em unidades (QTDE_PROAUT);
- Exportações de automóveis, em dólares (EXP_AUT): procura mensurar o valor exportado ao longo do período analisado para outros países;
- Quantidade de automóveis vendidos para outros países em unidades (EXP_QUANT): tem o intuito de quantificar, em unidades, o número de veículos exportados;
- Valor médio da taxa de câmbio real no período estudado (TX_CÂMBIO): essa variável consiste em mensurar como a taxa de câmbio pode contribuir para o aumento das exportações, uma vez que o aumento da taxa de câmbio, deixa os produtos nacionais mais barato para os outros países, favorecendo as exportações;
- Produto Interno Bruto do resto do mundo (PIB_MUNDIAL): é uma proxy para a renda dos outros países, exceto o Brasil, que procura captar se os aumentos ou quedas da renda dos países impactam as exportações de veículos do Brasil. Pressupõem-se, inicialmente, que quando o PIB aumenta, o desemprego diminui, com mais renda as famílias consomem mais, inclusive bens importados;
- Exportações de automóveis por países de destino (EXP_PD): representa em termos percentuais quanto foi destinado das exportações totais de veículos para os principais compradores estrangeiros. Essa informação procura demonstrar para quais países são destinadas às exportações de carros produzidos no Brasil, favorecendo as estratégias para o setor automobilístico quando as economias que mais compram apresentam algum problema, como crises econômicas, desemprego e inflação;
- Exportação de automóvel por unidade da federação (EXP_UF): foi calculada com base na participação do estado no total exportado e tem o intuito de

verificar a origem das exportações de automóveis, favorecendo as políticas regionais que ampliem a produção de veículos em outros estados em que este setor não está presente.

A Tabela 1 apresenta um resumo das variáveis, as siglas utilizadas e as respectivas fontes.

TABELA 1 – DESCRIÇÃO DAS VARIÁVEIS E RESPECTIVAS FONTES

Sigla	Descrição da variável	Fonte
PRO_AUT	Quantidade total produzida de automóveis	ANFAVEA
EXP_AUT	Exportações de automóveis	COMEX STAT
EXP_QUANT	Exportações de automóveis em unidades	IPEA
TX_CÂMBIO	Taxa de câmbio real média	IPEA
PIB_MUNDIAL	Produto Interno Bruto mundial	FMI
EXP_PD	Exportações por país de destino	COMEX STAT
EXP_UF	Exportação de automóvel por unidade da federação	COMEX STAT

Fonte: Elaborado pelo autor

A taxa de câmbio desempenha um papel significativo, pois influencia os resultados do setor externo ao modificar os preços relativos dos produtos nacionais em comparação aos estrangeiros. Além disso, é crucial para a definição da estrutura produtiva da economia, já que diferentes segmentos e setores possuem níveis variados de sensibilidade à competitividade baseada nos preços. (NAKABASHI et al., 2008).

De acordo com Veríssimo e Xavier (2013) diversos estudos literários sobre câmbio destacam a importância das políticas cambiais no impulsionamento do crescimento econômico. Nesse contexto, reconhece-se que manter uma taxa de câmbio mais competitiva é fundamental para fomentar as exportações e os investimentos.

Já o Produto Interno Bruto, conforme Nascimento (2015) é um indicador essencial para avaliar o desempenho econômico de um país, estado ou cidade. Ele corresponde à soma, expressa em valores monetários, de todos os bens e serviços finais produzidos em uma região específica. Somente os bens e serviços finais são incluídos no cálculo para evitar a dupla contagem, que aconteceria se os bens intermediários também fossem considerados. Tendo em vista que o presente estudo analisa as exportações de automóveis brasileiros, o PIB mundial, o qual será utilizado, é de grande importância.

Além da análise das variáveis quantitativas mencionadas, o estudo também abrange aspectos qualitativos relacionados às exportações por unidade da federação, para examinar detalhadamente como a venda de automóveis para o exterior se distribui no território brasileiro.

A identificação dos principais mercados consumidores, ao mapear os países de destino das exportações de veículos brasileiros, permite uma compreensão mais aprofundada dos maiores compradores no exterior e de como esses mercados evoluíram ao longo do período analisado.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O presente capítulo visa apresentar os principais resultados da pesquisa, mostrando como as exportações de automóveis se comportaram ao longo de 2000 a 2023, bem como importantes variáveis, como a taxa de câmbio e o PIB dos outros países, podem ter contribuído para aumentar as vendas brasileiras para outros países.

O resumo estatístico das variáveis utilizadas pode ser visualizado na Tabela 2. O valor médio das exportações no período se situou em US\$ 5,76 bilhões, com valor máximo de US\$ 9,78 (2017) e mínimo de US\$ 2,56 bilhões (2001). A quantidade elementar das exportações apresentou média de 383 mil unidades, sendo o maior valor de 624 mil automóveis exportados no ano de 2017 e a menor quantidade ocorreu no ano de 2001, quando foram enviados ao exterior 197 mil veículos.

A taxa de câmbio apresentou valor médio de R\$ 2,99, com pico máximo de R\$ 5,40 e menor valor de R\$ 1,67. Já em relação ao PIB mundial, a média foi de US\$ 66,58, registrando o máximo de US\$ 102,61 em 2023 e o valor mínimo de US\$ 33,29 em 2001.

TABELA 2 – ESTATÍSTICA DESCRITIVA DAS VARIÁVEIS

Variáveis	Média	Desvio padrão	Máximo	Mínimo
PRO_AUT (milhões de unidades)	2,65	0,62	3,74	1,69
EXP_AUT (bilhões de US\$)	5,76	1,87	9,78	2,56
EXP_QUANT (mil unidade)	383	119	624	197
TX_CÂMBIO (R\$)	2,99	1,19	5,40	1,67
PIB_MUNDIAL (trilhões US\$)	66,58	20,84	102,61	33,29

Fonte: Elaborado pelo autor

A Figura 5 mostra a porcentagem de veículos produzidos e exportados pelo Brasil entre 2000 e 2023. Os dados mostram variações significativas, influenciadas por fatores econômicos globais e domésticos. De 2000 a 2005, houve um crescimento expressivo, com as exportações subindo de 21,95% para 35,46%. Esse aumento foi impulsionado pela alta demanda internacional e pela competitividade dos veículos brasileiros.

Entre 2006 e 2009, as exportações caíram, atingindo 14,93% em 2009, refletindo o impacto da crise financeira global de 2008. O período de 2010 a 2014 mostrou pouca recuperação, com o menor valor registrado em 2014 (11,31%), influenciado pela desaceleração econômica interna.

A partir de 2015, houve uma recuperação, com as exportações atingindo 24,48% em 2016, beneficiadas pela desvalorização do real. No entanto, entre 2017 e 2023, as exportações se estabilizaram entre 17% e 20%, com variações causadas pela pandemia da Covid-19. Embora tenha havido uma recuperação em 2022 (20,65%), o setor ainda não alcançou os picos do início dos anos 2000.

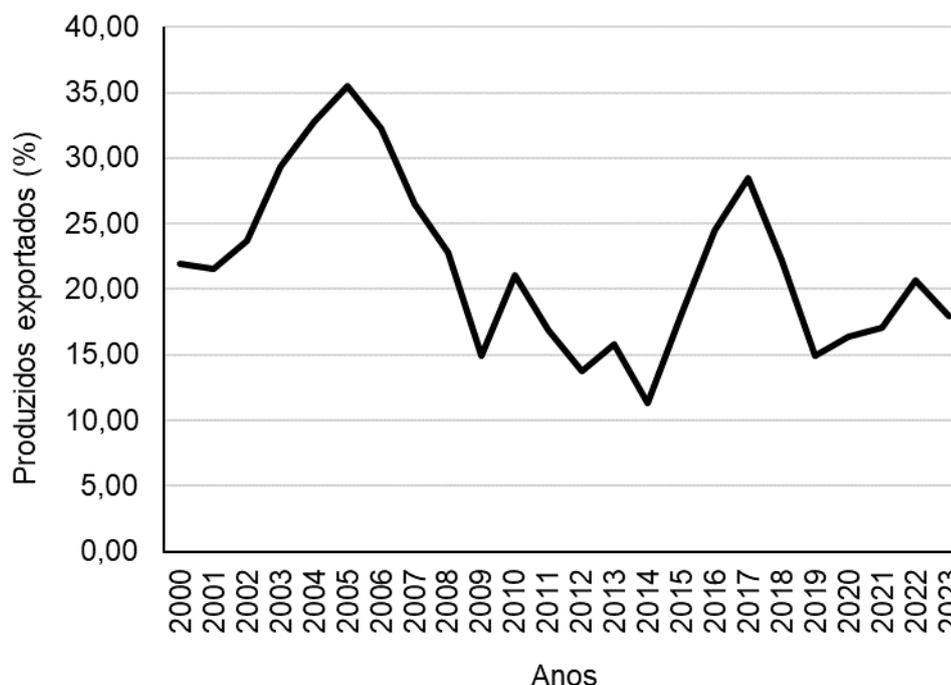


Figura 5: Percentual de automóveis produzidos que foram exportados
 Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da ANFAVEA (2024)

O valor e a quantidade de automóveis vendidos para o exterior no período 2000 a 2023 podem ser verificados por meio da Figura 6. Ao longo do período, notam-se variações importantes no valor e no volume exportado, reflexo de diversos acontecimentos nacionais e internacionais que contribuíram ou prejudicaram as vendas do Brasil para outros países. Nos anos de 2000 a 2002, as vendas de automóveis permaneceram praticamente estáveis, em torno de US\$ 2,5 bilhões.

O período de 2003 a 2008 é marcado por forte expansão das vendas de automóveis para o exterior, cenário que se inverte no ano de 2009, como reflexo da crise financeira iniciada em 2008. Os anos de 2010 a 2013, são caracterizados pelo aumento das vendas externas, muito provavelmente pela recuperação econômica dos países. O biênio 2014-2015 mostra uma redução das vendas de automóveis brasileiros para outros países, seguindo de dois anos (2016-2017) de crescimento, logo seguido de forte queda (2018-2019).

De 2020 em diante, as exportações cresceram em valor e em quantidade. Ao longo do período analisado, evidencia-se forte oscilações nas vendas de automóveis, porém, ao comparar o valor inicial com o resultado, nota-se que as exportações de automóveis quase triplicaram no período, saindo de US\$ 2,5 bilhões para aproximadamente US\$ 7,0 bilhões, sendo que os maiores valores foram registrados no ano de 2017, quando o total somou quase US\$ 10 bilhões (Figura 6).

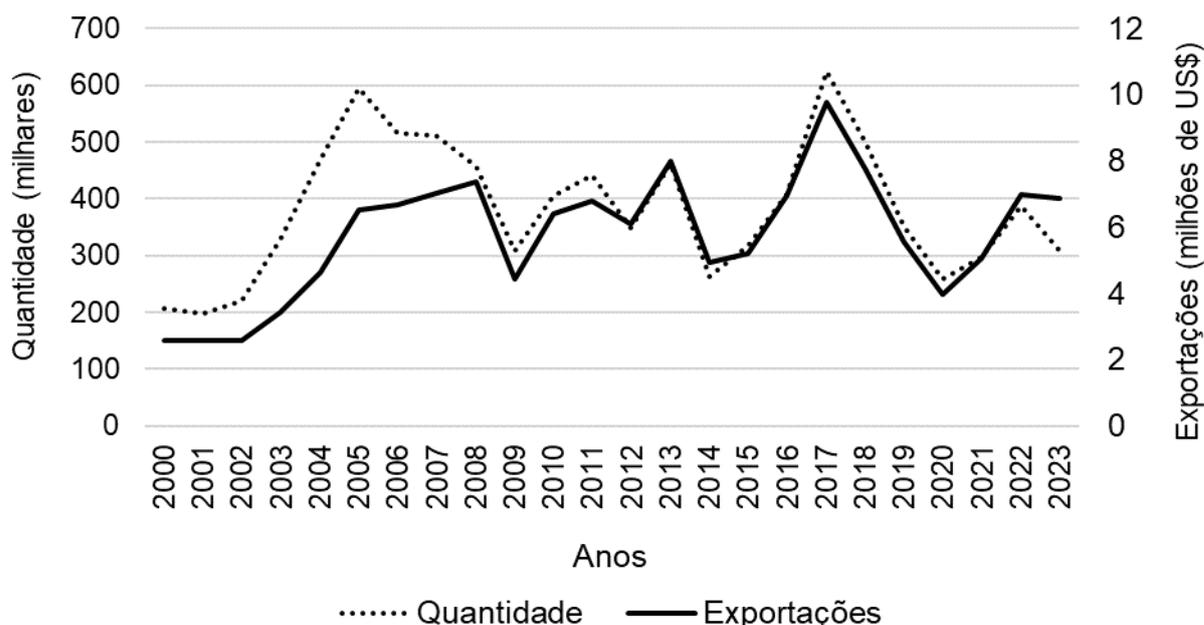


Figura 6: Exportações de automóveis de 2000 a 2023, valor em US\$ e em quantidade (milhares)
 Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do COMEX STAT (2024) e IPEA (2024a)

Os resultados observados podem estar associados às políticas de incentivo à produção que se iniciaram nos anos 1950. Conforme Catto (2015) a evolução da indústria automobilística no Brasil foi marcada pelo incentivo à entrada de multinacionais, como o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. Essas políticas contribuíram inicialmente para a produção nacional e posteriormente para as exportações. As vendas externas só se consolidaram no início do século XXI, especialmente nos períodos de 2003 a 2008, quando houve uma forte expansão das vendas externas.

Ao longo de todo o período analisado, é evidente a expansão das exportações em valor e quantidade. De 2000 a 2023, as vendas em dólares cresceram 167%, passando de US\$ 2,58 bilhões para US\$ 6,88 bilhões. No mesmo período, a quantidade avançou 49%, passando de 207 mil unidades exportadas para 308 mil.

Esse resultado revela que mesmo diante das oscilações verificadas durante o período, a produção de automóveis do Brasil destinada a outros países vem crescendo, o que pode significar novas oportunidades de negócios para as empresas produtoras no país.

A taxa de câmbio real é uma das variáveis mais importantes para as exportações, pois quando a moeda brasileira (Real) se desvaloriza frente ao dólar americano ou a outra moeda estrangeira, os produtos brasileiros mais baratos no exterior, o contrário, faz com as exportações fiquem mais caras no mercado externo.

A Figura 7 mostra a relação entre as exportações de automóveis e a taxa de câmbio real de 2001 a 2023. Observa-se que entre 2002 e 2005 houve um crescimento expressivo nas exportações de veículos, período em que a taxa de câmbio registrou um aumento contínuo até 2003, o que favoreceu a competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo. Esse cenário impulsionou o setor automobilístico, que aproveitou a depreciação do real para expandir suas vendas ao exterior.

No entanto, a partir de 2005 até 2011, houve uma valorização do real em relação ao dólar, fazendo com que a taxa de câmbio real começasse a diminuir gradualmente, levando a uma perda parcial de competitividade para as exportações. Nesse período, foi registrado aumento dos preços das commodities, impulsionado pelo crescimento do mercado chinês. O Brasil passou a exportar grandes volumes de minério de ferro, soja, milho, entre outros. A grande entrada de dólares levou à redução do valor da moeda estrangeira no Brasil.

Mesmo assim, as exportações de automóveis continuaram aumentando, exceto em 2009, quando as principais economias do mundo estavam em crise ou apresentaram baixo crescimento. Esse comportamento das exportações pode estar relacionado com os mercados compradores de bens duráveis do Brasil, pois muitos dos países vendedores de produtos primários foram beneficiados com as compras chinesas durante esse período, aumentando assim, a renda e o consumo de bens internos e externos.

A partir de 2012, no primeiro mandato do governo Dilma Rousseff, a indústria automobilística se consolidou, com as exportações alcançando um novo patamar. Esse período marcou uma fase de estabilidade e crescimento para o setor, com políticas que reforçaram o papel da indústria automotiva na balança comercial brasileira. A taxa de câmbio real voltou a crescer em decorrência de instabilidades

econômicas associadas ao mercado internacional, a redução do crescimento chinês e o aumento da oferta de muitas commodities fazem os preços diminuírem, reduzindo a entrada de dólares na economia brasileira, esse movimento leva a moeda brasileira a se desvalorizar perante o dólar.

Isso pode ter contribuído para o aumento das exportações, uma vez que o preço dos produtos brasileiros volta a ficar competitivo no mercado internacional. A redução brusca das vendas externas no biênio 2018 e 2019 pode ser decorrência da redução da atividade de importantes mercados consumidores, como a Argentina, que apresentava problemas econômicos, com baixo crescimento e elevada inflação.

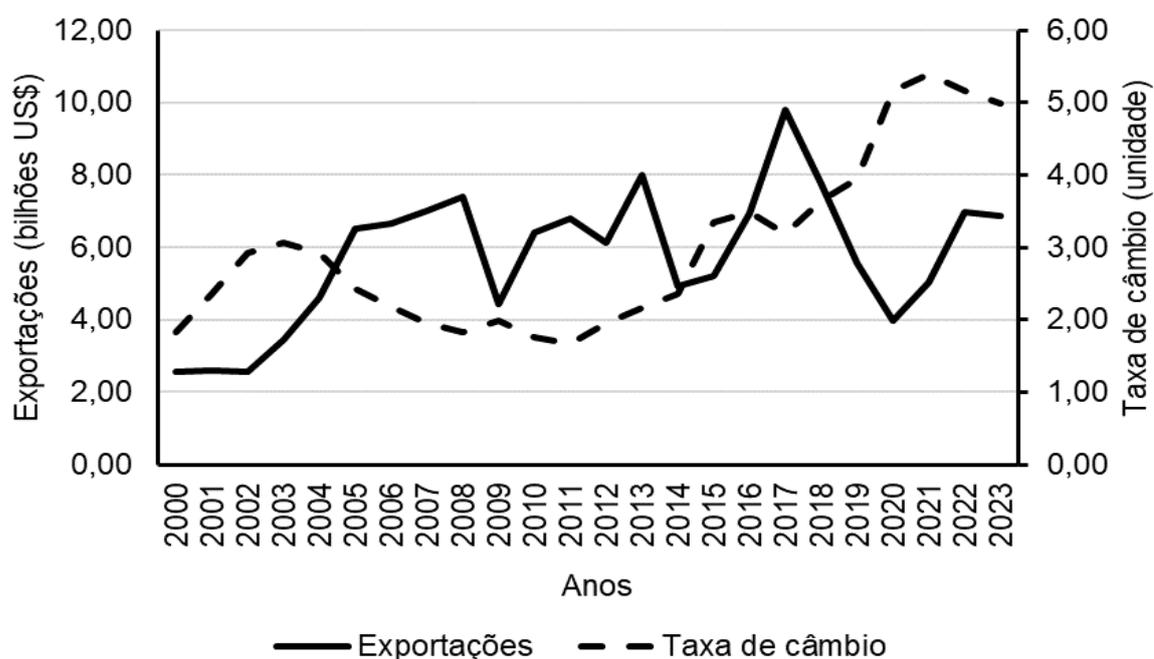


Figura 7: Exportações de automóveis vs. taxa de câmbio real (2000-2023)
 Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do COMEX STAT (2024) e do IPEA (2024b)

Segundo Torres (2006), as empresas enfrentam desafios macroeconômicos, logísticos e legais ao atuarem no mercado internacional. A Confederação Nacional da Indústria – CNI (2018) aponta que fatores como câmbio e taxas de juros são obstáculos significativos para as exportações. Ao analisar o gráfico, nota-se que as flutuações na taxa de câmbio tiveram um impacto direto nas exportações de automóveis. Por exemplo, durante períodos de valorização do real, as exportações diminuíram, refletindo a perda de competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo. Além disso, a logística e a infraestrutura deficientes, como apontado pela CNI (2018), foram desafios destacados que afetaram a eficiência das exportações.

De acordo com Reis (2014) o modelo Mundell-Fleming sugere que a taxa de câmbio, em conjunto com políticas econômicas, fiscais e monetárias, exerce uma influência significativa sobre o equilíbrio interno e externo de uma economia aberta. Nesse contexto, os resultados da análise das exportações de automóveis indicam que as flutuações na taxa de câmbio impactaram diretamente o desempenho do setor. Em particular, a desvalorização do real frente a outras moedas internacionais favoreceu a competitividade dos automóveis brasileiros no mercado externo, tornando-os mais atrativos em termos de preço.

Esse fenômeno corrobora os pressupostos da teoria de Mundell-Fleming, que postula que variações cambiais podem atuar como um mecanismo de ajuste nas contas externas, favorecendo as exportações em momentos de desvalorização cambial. Assim, as empresas exportadoras se beneficiaram das oscilações da moeda para ampliar sua presença nos mercados internacionais, alavancando o desempenho do Brasil como exportador de veículos automotores. (REIS, 2014).

As exportações brasileiras são influenciadas pela renda dos outros países, pois o consumo, sobretudo das famílias, depende de quanto os trabalhadores estão recebendo no mercado de trabalho e/ou de outros investimentos. À medida que a renda de um país cresce, seu consumo interno e externo tende a aumentar. Sendo assim, é importante verificar como as exportações de automóveis do Brasil se comportaram frente ao crescimento do PIB dos outros países no período analisado.

A comparação entre as exportações brasileiras de automóveis e o PIB global é mostrada na Figura 8. Quando o PIB global cresce, o consumo externo aumenta, assim como as oportunidades de mercado.

Conforme ilustrado no gráfico, o PIB global apresentou tendência de crescimento em quase todo o período, salvo em três momentos marcados por importantes fatores como a crise de financeira de 2008 com reflexos em 2009, a desaceleração da economia da China a partir de 2014 com impactos no crescimento de 2016 e em 2020, em decorrência da crise da Covid-19, que prejudicou a atividade produtiva nas principais economias do mundo.

Ao analisar o gráfico é possível verificar que as vendas de automóveis do Brasil para o restante do mundo diminuíram durante os períodos em que ocorreram crises, os três anos citados anteriormente reforçam esse fato, pois em 2009, 2015 e 2020, o PIB do resto do mundo cresceu menos e impactou as vendas brasileiras para o exterior.

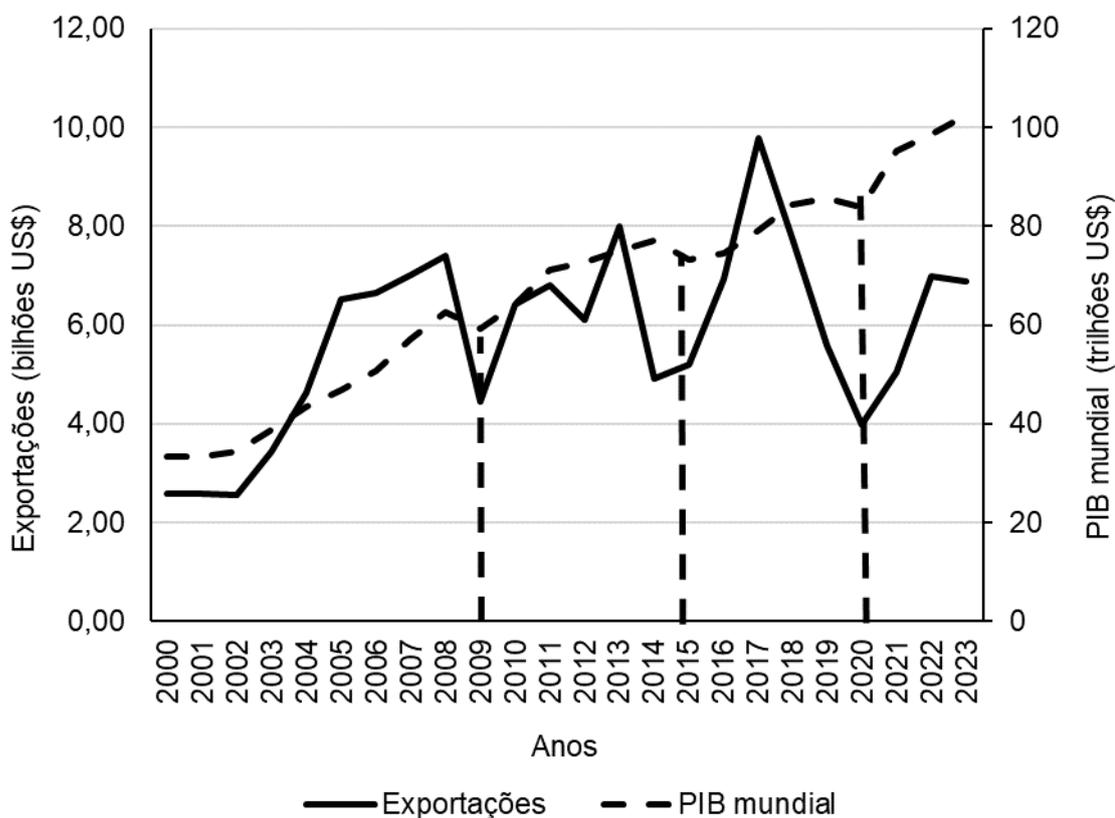


Figura 8: Comparação entre as exportações de automóveis e PIB global (2000-2023)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do COMEX STAT (2024) e do IMF (2024)

O comportamento das exportações frente as oscilações do PIB do mundo corroboram as evidências teóricas de que a renda se constitui como um fator importante para o consumo, pois muitos países ao perceberem que suas economias estão crescendo menos, adotam medidas de incentivo para o crescimento, mas também passam a proteger mais seus mercados via tarifas de importação, ou subsídios para a produção nacional, entre outras.

Blanchard (2017) destaca que as exportações de um país são fortemente influenciadas por dois fatores principais: a renda externa e a taxa de câmbio. Esse argumento é corroborado pela análise das exportações brasileiras de automóveis, que demonstra uma clara correlação entre o crescimento do PIB mundial e o aumento das exportações do setor. À medida que a renda dos países compradores se expande, especialmente em momentos de crescimento econômico global, a demanda por automóveis brasileiros também tende a aumentar, evidenciando que a demanda externa é sensível à variação da renda disponível nesses mercados.

Além disso, períodos de crescimento econômico global fortalecem a capacidade de importação de diversas nações, ampliando as oportunidades para as exportações brasileiras de veículos. Esse comportamento reflete a teoria de Blanchard

e é respaldado por dados recentes do IMF (2024), que confirmam que o desempenho das exportações brasileiras está intrinsecamente ligado à saúde econômica dos mercados consumidores internacionais. (BLANCHARD, 2017).

Na sequência, é apresentada a análise das exportações por segmentos, com intuito de compreender quais os tipos de veículos produzidos no Brasil têm sido mais demandados no exterior. Foram considerados os veículos de passeio, utilitários leves e veículos com capacidade de transportar mais de 10 passageiros. Os resultados mostrados na Figura 9 revelam que os veículos de passeio e utilitários leves dominaram as exportações brasileiras e apresentaram comportamento semelhante ao longo do período analisado.

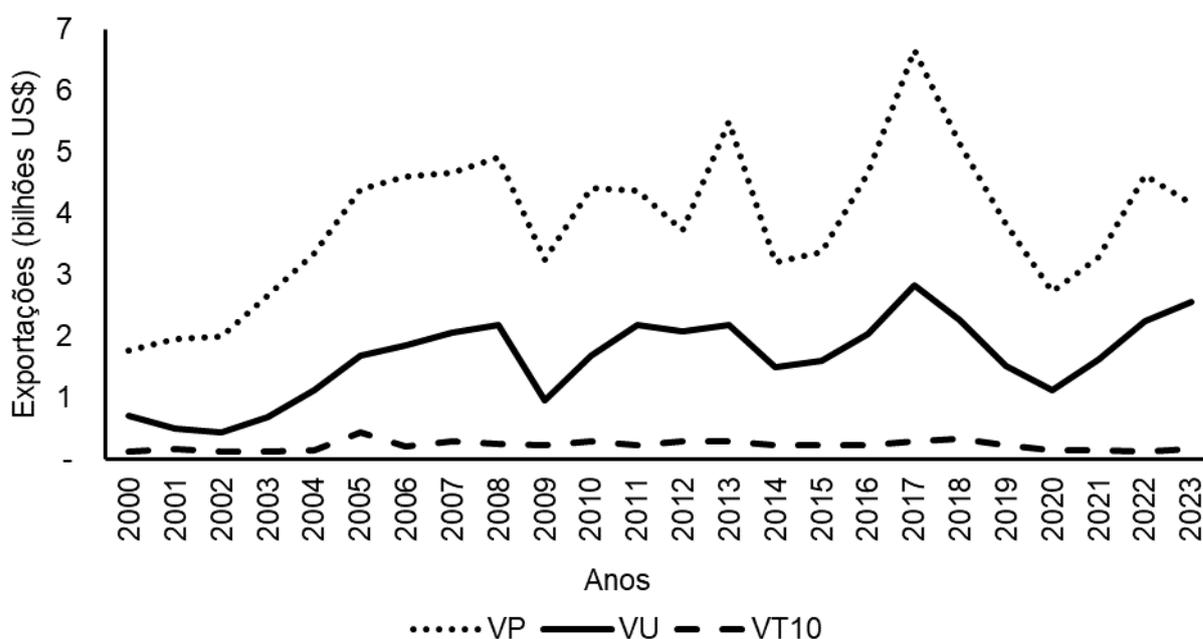


Figura 9: Exportações de veículos de 2000 a 2023 por segmentos

Nota: VP = veículo de passeio; VU = veículos utilitários; VT10 = veículos para o transporte de 10 ou mais passageiros

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do COMEX STAT (2024)

A tendência de crescimento é marcante para o período de 2000 a 2008, já a crise de 2009 impactou negativamente ambas as categorias. O período que se situa entre 2010 e 2014 é marcado pela recuperação das vendas externas para os veículos de passeio e veículos utilitários, porém em 2013 os primeiros registraram queda nas vendas externas no ano de 2012.

No período referente aos anos de 2015 a 2020, nota-se inicialmente um crescimento das vendas externas, alcançando em ambos os segmentos o pico máximo em 2017, seguido de dois anos de queda. De 2020 em diante, as exportações

de veículos de passeio e utilitários leves voltaram a crescer. As vendas externas de veículos de transporte para 10 ou mais passageiros (VT10) se mantiveram estáveis durante quase todo o período, apresentando, em poucas situações, leves aumentos (2005 e 2018).

Ao analisar a Figura 9, nota-se que as exportações de veículos de passeio e utilitário apresentaram comportamentos muito semelhantes no período. Para os veículos de passeio, os valores se situaram em US\$ 1,76 bilhão no ano 2000, e seguiram crescendo até 2008, quando atingiram US\$ 4,91 bilhões. No mesmo período, os valores referentes aos veículos utilitários foram de US\$ 690 milhões em 2000 e chegaram a US\$ 2,17 bilhões em 2008. A crise econômica global de 2009 afetou significativamente as exportações de ambas as categorias.

Os de 2010 e 2011, marcam a recuperação das exportações dos veículos de passeio e utilitário, beneficiados por novos mercados e políticas de incentivo à exportação. O período de 2012 a 2017 é marcado por momentos de expansão das vendas, seguido de quedas, sendo que para as duas categorias o pico das vendas externas ocorreu no ano de 2017, quando foram vendidos US\$ 6,67 bilhões em veículos de passeio e US\$ 2,82 bilhões em veículos unitários. No triênio 2018 a 2020 ocorreram reduções das vendas externas e os três anos seguintes foram marcados por aumento das vendas.

O segmento de veículos de transporte para mais de 10 passageiros (VT10) apresentou relativa estabilidade ao longo do período analisado. No ano de 2000, as exportações somaram US\$ 120 milhões. Ao longo dos outros anos, as vendas não apresentaram grandes oscilações. O maior valor registrado foi em 2005, quando foram comercializadas com outros países o total de US\$ 440 milhões, e o menor valor em 2002, quando as vendas registraram US\$ 110 milhões.

Ao longo de todo o período analisado, é possível notar que as exportações de veículos de passeio (VP) e de veículo utilitário (VU) cresceram. No primeiro caso, os valores passaram de US\$ 1,76 bilhão para US\$ 4,16, o que representou um crescimento de 136%. Já os veículos utilitários apresentaram crescimento de 270%, no início do período era de US\$ 690 milhões e, em 2023, chegou a US\$ 2,5 bilhões.

Com relação aos principais destinos das exportações de automóveis brasileiros, conforme os dados da ANFAVEA (2024), os principais parceiros comerciais do Brasil no setor automotivo são: Argentina, México, Estados Unidos

(EUA) e União Europeia (UE), que juntos representam mais de 50% do total em todo o período analisado, conforme mostra a Figura 10.

No biênio 2001/2002, Estados Unidos e México eram os principais mercados compradores dos automóveis brasileiros. De 2003 em diante, observa-se um crescimento acentuado das compras argentinas, fazendo com que o país logo se tornasse o principal destino das exportações de carro do Brasil, muito desse resultado pode estar associado a consolidação do Mercosul, acordos estabelecidos entre países da América do Sul, que permitiu a ampliação das transações comerciais entre os países membros.

De 2004 a 2011, as compras de carros brasileiros por parte da Argentina passaram de 32,28% para 79,50%, ou seja, mais que dobraram no período. Houve uma pequena queda da participação no ano de 2012 e um aumento na sequência. No período de 2014 a 2023, a participação das compras de automóveis do Brasil por parte dos argentinos vem diminuindo, muito em decorrência dos problemas econômicos, como inflação e baixo crescimento, que vêm afetando o poder de compra dos trabalhadores no país.

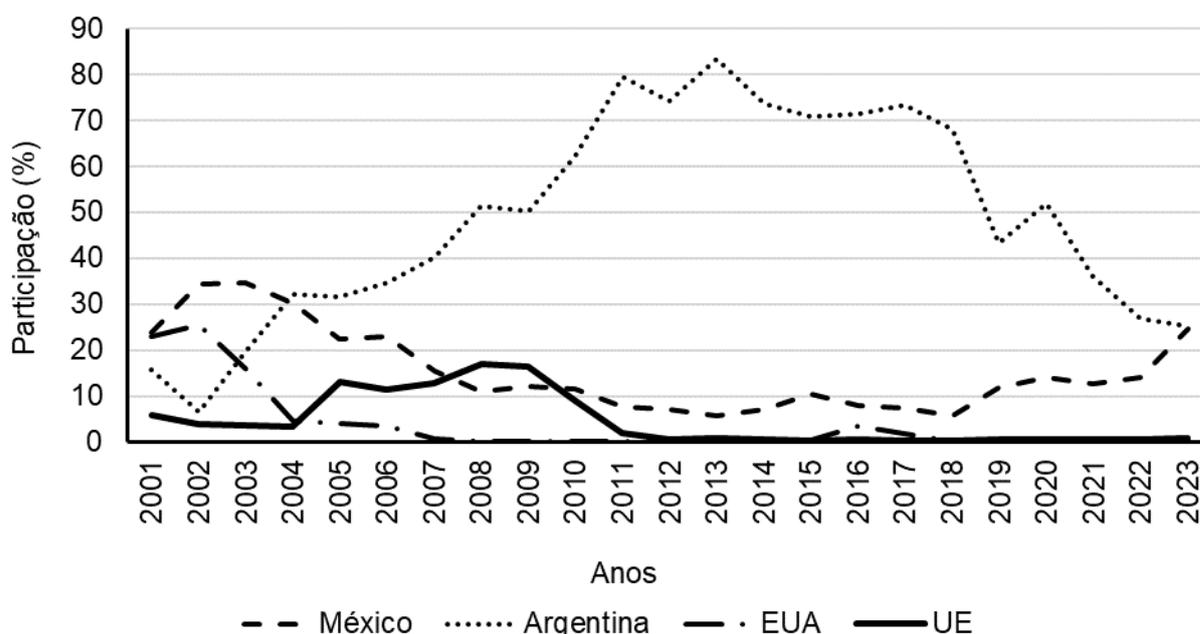


Figura 10: Principais destinos das exportações de automóveis do Brasil (2001-2023)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da ANFAVEA (2024)

O México apresenta relativa participação como destino das exportações de carros, mas perdeu participação ao longo do tempo. De 2001 a 2006, as vendas de carros com destinadas ao mercado mexicano se situaram acima de 20%,

apresentando queda acentuada no biênio 2007/2008. O período que corresponde aos anos de 2009 a 2015, a participação do México oscilou próximo de 10%. Nota-se nos três anos seguintes uma redução do mercado mexicano como destino dos carros brasileiros, chegando, em 2018, a somente 5,5%. De 2019 em diante, a participação volta a ficar acima de 10%.

As vendas para os Estados Unidos se mantiveram acima de 10% de 2001 a 2003, as maiores participações em todo o período analisado para o país norte-americano. No que se refere ao restante do período, as exportações para os estadunidenses se mantiveram em torno de 1%.

A União Europeia (UE) também apresentava relativa participação durante o período analisado. De 2001 a 2004, as vendas de carros ao bloco econômico europeu se situaram próximas dos 4% e ficaram acima de 10% durante o período de 2005 a 2009. De 2010 em diante, a participação apresentou forte redução, se situando abaixo de 1%.

Assumpção (2007) destaca que a internacionalização das empresas permite a expansão da base de clientes e a diminuição da dependência das condições econômicas de um único país. Além disso, Vazquez (2012) afirma que a exportação proporciona à empresa acesso a uma base maior de consumidores, o que pode compensar quedas nas vendas no mercado interno.

Os dados do estudo mostram que a diversificação dos mercados, como as exportações de automóveis para a Argentina e o México, ajudou a manter as exportações brasileiras em níveis elevados, mesmo durante períodos de crise econômica interna. Isso confirma a teoria de que a expansão da base de clientes no mercado internacional pode ser uma estratégia eficaz para mitigar riscos associados a flutuações no mercado doméstico. (ANFAVEA, 2024).

Na sequência, é possível verificar os principais estados brasileiros que mais exportaram automóveis durante o período de 2001 a 2023. Conforme a Figura 11, três estados representaram mais de 50% das vendas de carro para o exterior em todo o período considerado. O estado de São Paulo concentrou mais de 40% de todas as vendas de carro ao mercado externo em todo o período, com a maior participação em 2022, quando o percentual ficou pouco acima de 60%.

O estado do Paraná pode ser considerado o segundo maior exportador, pois durante os 23 anos analisados, ficou um pouco abaixo de Minas Gerais apenas no biênio 2008/2009. O Paraná exibiu participação expressiva nas exportações, em 2000

contribuiu com 25% do total de automóveis exportados e atingiu seu pico em 2001, quando chegou a 31,25% do total. Nos anos seguintes, 2002, 2003 e 2004, a participação reduziu e ficou em 15%.

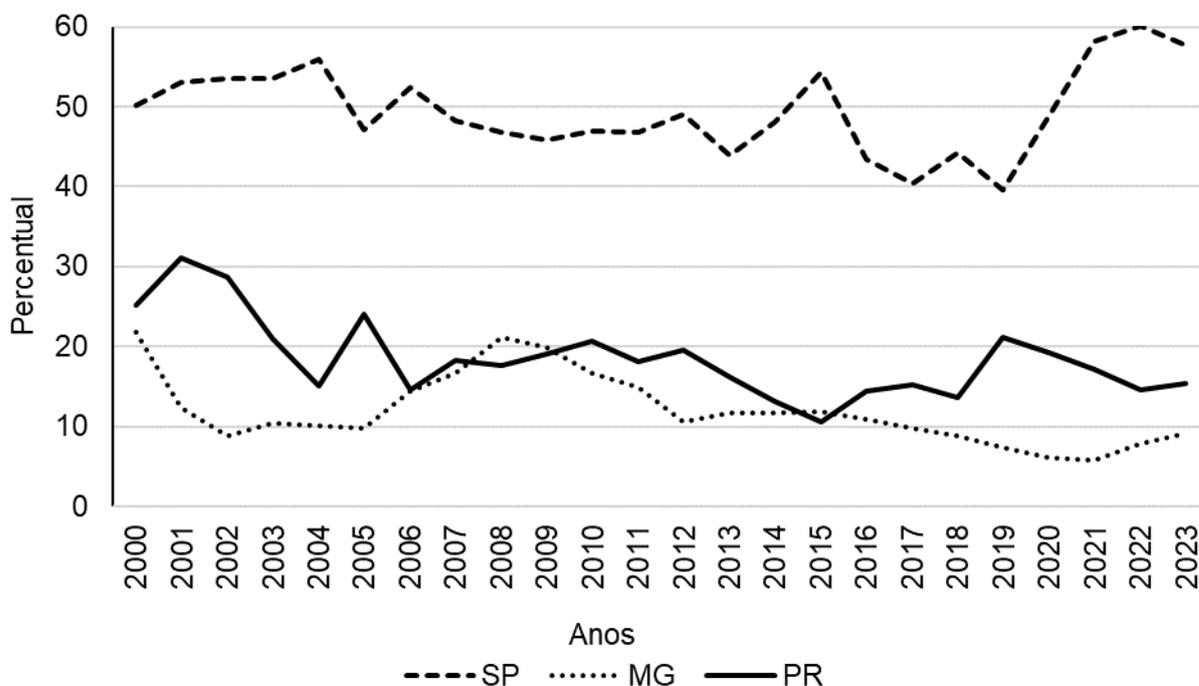


Figura 11: Unidades da federação com maior participação nas exportações de automóveis (2000-2023)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do COMEX STAT (2024)

No ano de 2005, as vendas provenientes do Paraná representaram pouco mais de 24%. Do período de 2006 a 2012, a participação das exportações no agregado oscilou próxima dos 20%. De 2013 a 2023, os percentuais de participação se mantiveram próximos dos 15%, com dois pontos extremos, em 2015, quando o estado representou 10% do total exportado e 2019, quando ultrapassou 20%.

No que se refere ao estado de Minas Gerais, a participação apresentou queda entre 2000 e 2002, pois no início representava pouco mais de 20% e, em 2002, em torno de 10%, percentual este que se manteve até 2005. De 2006 a 2012, é verificado inicialmente um crescimento da participação das vendas externas do estado, com pico em 2008, quando representou 21% do total vendido pelo Brasil, seguido de três anos de queda.

De 2012 a 2018, a participação das exportações de carros produzidos em Minas Gerais se situa em torno de 10%, seguida de duas quedas no biênio seguinte, atingindo menos de 6% em 2021. Os anos de 2022 e 2023, a participação do estado

volta a apresentar leve recuperação. Apesar das oscilações, o estado mantém uma contribuição significativa para o total das exportações de automóveis do Brasil.

De acordo com Costa (1998) políticas regionais podem favorecer o desenvolvimento industrial. No contexto das exportações de automóveis, a análise por unidade da federação evidencia que estados como São Paulo e Paraná se destacaram significativamente, concentrando mais de 50% das exportações brasileiras nesse setor.

Isso se deve, em parte, às políticas regionais que impulsionaram o crescimento industrial e favoreceram a infraestrutura necessária para a competitividade internacional. São Paulo, com seu parque industrial diversificado e histórico de incentivos fiscais, e Paraná, com investimentos estratégicos em tecnologia e logística, consolidaram-se como líderes na exportação de veículos automotores.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo objetivou analisar as exportações de automóveis, dada a importância do setor para a economia nacional. Os dados se referem às vendas externas por valor e unidade, à participação da produção destinada ao mercado externo, às exportações por mercado de destino e estado de origem. Além disso, foi verificado como as exportações de automóveis se comportaram frente às mudanças do câmbio e da renda mundial.

Os resultados indicaram que o setor automobilístico brasileiro enfrentou um caminho repleto de desafios e transformações ao longo do período de 2000 a 2023. Inicialmente, o setor experimentou um crescimento acentuado no início dos anos 2000, que foi subsequentemente impactado por eventos disruptivos, como a crise financeira global de 2008 e a pandemia da Covid-19. Esses momentos críticos foram decisivos para moldar as flutuações nas taxas de exportação, evidenciando a vulnerabilidade do setor às oscilações nas condições econômicas internacionais e ressaltando a importância de estratégias de mitigação de riscos.

Além disso, a pesquisa revelou que São Paulo, Paraná e Minas Gerais são os principais estados exportadores de veículos no Brasil. Esses estados têm se destacado no cenário nacional devido à sua infraestrutura robusta, mão de obra qualificada e proximidade de importantes rotas comerciais. A identificação dessas regiões como polos exportadores pode servir de base para a formulação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento regional, estimulando a criação de incentivos que favoreçam o crescimento do setor automotivo. Com isso, possibilita-se impulsionar a competitividade do setor tanto no âmbito local quanto nacional, favorecendo o crescimento econômico em diversas frentes.

Os principais mercados consumidores foram, respectivamente, Argentina, México, Estados Unidos e União Europeia, evidenciando que a diversificação das exportações é um fator crucial para a estabilidade e resiliência do setor, especialmente em um cenário de incerteza econômica global.

As variáveis analisadas, como a taxa de câmbio e o PIB mundial, foram fundamentais para compreender a dinâmica das exportações. A taxa de câmbio, ao influenciar os preços relativos dos produtos, teve um papel significativo na competitividade do setor automobilístico no mercado internacional. Por outro lado, o

PIB mundial, como um indicador da renda disponível nos mercados consumidores, impactou diretamente as exportações, sublinhando a necessidade de um monitoramento constante das condições econômicas globais para a tomada de decisões informadas.

Em síntese, a pesquisa contribui de maneira significativa para compreender mais profundamente a dinâmica das exportações de automóveis no Brasil. O crescimento do setor está intrinsecamente ligado a uma combinação de fatores internos e externos, que requerem atenção contínua por parte dos formuladores de políticas e dos agentes do mercado. As implicações dessa análise são cruciais para a formulação de estratégias que visem fortalecer o setor automobilístico e aumentar sua participação no comércio internacional, considerando sempre as flutuações do mercado e as mudanças nas demandas globais.

Por fim, sugere-se que futuros estudos possam expandir essa análise, incorporando novos dados e tendências, além de investigar de forma mais aprofundada a relação entre as políticas públicas e o desempenho do setor automotivo. Essa pesquisa pode servir como ponto de partida para um debate mais abrangente sobre o papel do setor automobilístico no desenvolvimento econômico do Brasil, ajudando a traçar caminhos que possibilitem um crescimento sustentável e inclusivo de médio e longo prazo.

6 REFERÊNCIAS

ANDRADE, Lucia Leite de Moraes. **Teoria Macroeconômica da Economia Aberta Modelo IS/LM**. São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia de Produção, 2017. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5776121/mod_resource/content/1/LUCIA%20ODE%20MORAES%20ANDRADE%20PRO%203410%20ISLM%2020201022.pdf.

Acesso em: 15 jun. 2024.

ANFAVEA (Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2024**. 2024. Disponível em: https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2024/05/ANFAVEA-ANUARIO-DIGITAL-2024-NOVOATUALIZADOalta_compressed.pdf. Acesso em: 24 abr. 2024.

ASSUMPÇÃO, Rosângela Mara. **Exportação e Importação: conceitos e procedimentos básicos**. Curitiba: Ibpex, 2007.

BLANCHARD, Olivier. **Macroeconomia**. 7. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2017.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lucia Gonçalves da. Política Industrial do Governo Lula. **Texto para Discussão, IE/UNICAMP**, Campinas, n. 181, p. 1–27, 2010. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/1811/texto181.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2024.

CARVALHO, David Ferreira. Macroeconomia Keynesiana da IS-LM Revisitada: da macroeconomia de Keynes à macroeconomia de Hicks. **Papers do NAEA**, Belém, n. 119, p. 1–23, 1999. DOI: 10.18542/papersnaea.v8i1.11684. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/11684>. Acesso em: 12 mai. 2024.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. Panorama do Setor Automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, [S.], v. 1, n. 28, p. 143-187, 2008. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2566/1/BS%2028%20Panorama%20do%20setor%20automotivo_P.pdf. Acesso em: 9 mai. 2024.

CASSUCE, Francisco Carlos da Cunha; MATTOS, Leonardo Bornacki de; GOMES, Sebastião Teixeira. Oferta e Demanda de Produtos Agrícolas no Brasil 2008 e 2012. **Revista de Política Agrícola**, [S. l.], v. 15, n. 2 p. 1–8, 2006. Disponível em: <https://seer.sede.embrapa.br/index.php/RPA/article/view/490/441>. Acesso em: 12 jun. 2024.

CATTO, Marcos Antonio Zanella. **A Evolução da Indústria Automobilística Brasileira (1956-2014)**. Porto Alegre: UFRS, 2015. 67 p. Monografia (Bacharelado) – Graduação em Relações Internacionais, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CNI (Confederação Nacional da Indústria). **Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras**. Brasília, 2018. Disponível em: [https://arquivos.sfipec.org.br/sfipec/files/files/B_CNI_Estudo%20de%20desafio%20a%20competitividade_11%20\(2\)%20\(1\).pdf](https://arquivos.sfipec.org.br/sfipec/files/files/B_CNI_Estudo%20de%20desafio%20a%20competitividade_11%20(2)%20(1).pdf). Acesso em: 24 abr. 2024.

COMEX STAT (Estatísticas do Comércio Exterior). **Dados por Municípios**. 2024. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em: 20 jun. 2024.

COSTA, Janaina Oliveira Pamplona da. **Mudança Tecnológica na Indústria Brasileira de Automóveis e Comerciais Leves**: uma comparação entre as décadas de oitenta e noventa. Campinas: UNICAMP, 1998. 97 p. Dissertação (Mestrado) – Pós-graduação em Política Científica e Tecnológica, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1998.

CURADO, Marcelo. **Manual de Macroeconomia para Concursos**. São Paulo: Saraiva, 2008.

DORNBUSCH, Rudiger; FISCHER, Stanley; STARTZ, Richard. **Macroeconomia**. 11. ed. Porto Alegre: AMGH, 2013.

FONSECA, João José Saraiva da. **Metodologia da Pesquisa Científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Disponível em: <http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2012-1/1SF/Sandra/apostilaMetodologia.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2024.

FRAINER, Daniel Massen. **A Estrutura e a Dinâmica da Indústria Automobilística no Brasil**. Porto Alegre: UFRGS, 2010. 136 p. Tese (Doutorado) – Pós-Graduação em Economia, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

FROYEN, Richard T. **Macroeconomia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

HOMRICH, Ismael Silva. **A Evolução da Indústria Automobilística Brasileira Entre 2000 e 2020**: uma análise a partir do modelo estrutura, conduta e desempenho. Santa Maria: UFSM, 2023. 62 p. Monografia (Bacharelado) – Graduação em Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2023.

IMF (International Monetary Fund). **World Economic Outlook Database**. 2024. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2024/April/download-entire-database>. Acesso em: 25 jun. 2024.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Macroeconômico**: Comércio Exterior. 2024a. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>. Acesso em: 12 ago. 2024.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Taxa de Câmbio Comercial para Compra**: real (R\$) / dólar americano (US\$) – média. 2024b. Disponível em:

<http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?stub=1&serid=38590&module=M>.

Acesso em: 30 de jun. 2024.

LACERDA, Antônio Corrêa de; BOCCHI, João Ildebrando; REGO, Márcio José; BORGES, Maria Angélica; MARQUES, Rosa Maria. **Economia Brasileira**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

LATINI, Sidney. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LOPEZ, José Manuel Cortinas. **Exportação Brasileira**: a real participação das empresas. São Paulo: Lex Editora: Aduaneiras, 2005.

MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços). **Exportações de Automóveis por Estado**. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br>. Acesso em: 20 jun. 2024.

MELO, Fernando Homem de. **A Questão da Produção e do Abastecimento Alimentar no Brasil**: um diagnóstico macro. Brasília: Ipea Iplan: Pnud: Agência Brasileira de Cooperação, 1988.

MORESI, Eduardo. **Metodologia de Pesquisa**. Brasília: Universidade Católica de Brasília, 2003. Disponível em: <http://www.inf.ufes.br/~pdcosta/ensino/2010-2-metodologia-de-pesquisa/MetodologiaPesquisa-Moresi2003.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2024.

MOTTA, Ricardo. A Busca da Competitividade nas Empresas. **RAE Executiva**, [S. l.], v. 35, n. 1, p. 12–16, 1995. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/t7pGqSs8yWM73LkWm3B8hZm/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 jun. 2024.

NAKABASHI, Luciano; CRUZ, Marcio José Vargas da; SCATOLIN, Fábio Dória. Efeitos do Câmbio e Juros Sobre as Exportações da Indústria Brasileira. **Revista de Economia Contemporânea**, [S. l.], v. 12, n. 3, p. 433–461, 2008. DOI: 10.1590/S1415-98482008000300002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-98482008000300002&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 13 jul. 2024.

NASCIMENTO, Alani Pereira Paula do. **Dimensão do PIB do Agronegócio na Economia de Mato Grosso**. Cuiabá: UFMT, 2015. 49 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Economia, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2015.

NETTO, Fernando Franco. **Macroeconomia**. 2024. Disponível em: <http://repositorio.unicentro.br:8080/jspui/bitstream/123456789/546/5/NETTO%2C%20Fernando%20Franco%20-%20Macroeconomia.pdf>. Acesso em: 2 mai. 2024.

OLIVEIRA, Luciel Henrique de. **Comércio Exterior**: fundamentos e organização. São João da Boa Vista: Editora Universitária UNIFAE, 2021.

PIMENTA, José Luiz. **Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil**. Salvador: UNIFACS, 2002. 157 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, Universidade Salvador, Salvador, 2002.

REBONO, Maria. Introdução ao Comércio Internacional. *In*: SEGRE, German; EIDELCHTEIN, Claudio; VASQUES, Enzo Fiorelli; GARCIA, Luzia; ASSIS, Marcelo Gonçalves De; REBONO, Maria; CINTI, Thadeu (org.). **Manual Prático de Comércio Exterior**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2022. p. 1–34.

REIS, Denis Ricardo dos. **Aspectos da Economia Brasileira no Período de 1999-2013**: estimativa das curvas IS-LM-BP. Foz do Iguaçu: UNILA, 2014. 80 p. Monografia (Bacharelado) – Graduação em Ciências Econômicas, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2014.

RODRIGUES, Liziane Melo. **Análise das Exportações dos Veículos Automotores no Brasil para os Anos de 1997, 2002, 2007, 2012 e 2017**. Sobral: UFC, 2018. 57 p. Monografia (Bacharelado) – Graduação em Finanças, Universidade Federal do Ceará, Campus avançado de Sobral, Sobral, 2018.

RODRIGUES, Waldemar; BENEDICTO, Gideon Carvalho de. Uma Análise das Políticas do Comércio Exterior Brasileiro nos Últimos Quinze Anos. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 27-51, 2009. DOI: 10.19177/reen.v2e2200927-51. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.animaeducacao.com.br/index.php/EeN/article/view/60/60>. Acesso em: 28 mai. 2024.

ROEHE, Nara Simone. **A Indústria Automobilística e a Política Econômica do Governo Geisel**: tensão em uma parceria histórica (1974 - 1978). Porto Alegre: PUCRS, 2011. 168 p. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

SANTOS, Ana Carolina Matos dos Santos; OLIVEIRA, Gabrielly Caires de Oliveira; PASSARINI, Kalil Gomes; AUGUSTO, Victor de Souza. **Análise dos Efeitos Negativos do Covid 19 no Setor Automotivo de Carros Leves e Comerciais**. São Paulo: UAM, 2022. 44 p. Monografia (Bacharelado) – Graduação em Ciências Econômicas, Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, 2022.

SANTOS, Ângela Maria Medeiros Martins; GONÇALVES, João Renildo Jornada. Evolução do Comércio Exterior do Complexo Automotivo. **BNDES Setorial**, [S. l.], v. 1, n. 13, p. 205–217, 2001. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/3601/3/Evolu%c3%a7%c3%a3o%20do%20Com%c3%a9rcio%20Exterior%20do%20Complexo%20Automotivo_P.pdf. Acesso em: 9 mai. 2024.

SANTOS, Rodrigo Silveira dos. **Os Incentivos para a Indústria Automobilística**: uma análise comparativa entre o novo regime automotivo de 1996 e o Inovar-Auto 2012. Porto Alegre: UFRS, 2014. 116 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

SOUSA, Antonio Carlos; SOUSA, Dayse; SALES, Nilson. **Comércio Exterior**. Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

TERNOSKI, Simão; COSTA, Zoraide da Fonseca; MENON, Rozeli Aparecida. **A Pesquisa Quantitativa e Qualitativa nas Ciências Sociais Aplicadas**. Ponta Grossa: Atena Editora, 2022. DOI: 10.22533/at.ed.204220610. Disponível em: <https://atenaeditora.com.br/catalogo/download-post/63052>. Acesso em: 15 jun. 2024.

TORRES, João Bosco. **Oportunidades e Riscos no Comércio Internacional para as Empresas Exportadoras Pernambucanas**. Recife: UFP, 2006. 228 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Economia – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

VERÍSSIMO, Michele Polline; XAVIER, Clésio Lourenço. Taxa de câmbio, Exportações e Crescimento: uma investigação sobre a hipótese de doença holandesa no Brasil. **Revista de Economia Política**, [S. l.], v. 33, n. 1, p. 82–101, 2013. DOI: 10.1590/S0101-31572013000100005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-31572013000100005&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 13 jul. 2024.