

JAQUELINE FONSECA RODRIGUES
(ORGANIZADORA)

ELEMENTOS DA ECONOMIA 2

Jaqueline Fonseca Rodrigues

(Organizadora)

Elementos da Economia 2

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Lorena Prestes e Karine de Lima

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
E38	Elementos da economia 2 / Organizadora Jaqueline Fonseca Rodrigues. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (Elementos da Economia; v. 2) Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-319-4 DOI 10.22533/at.ed.194191405 1. Economia. 2. Economia – Política e governo. I. Rodrigues, Jaqueline Fonseca. II. Série. CDD 330.2
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A edição do volume 1 – **Elementos da Economia 2** traz em sua essência o entendimento da economia e a familiarização com os termos envolvidos na área de economia.

Pode-se enfatizar que a **Economia** faz parte das ciências sociais que estudam fenômenos que ocorrem na esfera da estrutura econômica, ou em outras esferas que terminam por afetar a estrutura econômica.

A economia é considerada uma **ciência social** porque a **ciência social** estuda a organização e o funcionamento das sociedades assim, pode-se dizer que a **Ciências Econômicas** ocupam-se do comportamento humano, e estudam como as pessoas e as organizações na sociedade se empenham na produção, troca e consumo dos bens e serviços.

O surgimento de “**falhas de mercado**” pode ocorrer devido ao fato de os agentes econômicos envolvidos não contabilizarem os impactos sociais das escolhas econômicas efetuadas, normalmente derivadas de decisões políticas provenientes de estudos econômicos. Através do vasto estudo econômico as políticas micro e macroeconômicas tendem a inserirem outras partes do complexo contexto social, os quais não foram inseridos em momentos decisórios da formulação e aplicação de estas.

Nota-se a elevada importância da inclusão de temas que englobem aspectos sociais e setor público, visando a constituição de uma sociedade que possa promover justiça, igualdade, que seja bem-sucedida e desta maneira, organizada.

Conforme os contextos exibidos, o objetivo deste livro é a condensação de formidáveis pesquisas envolvendo a esfera social e o setor público de modo conjunto através de instrumentos que os estudos econômicos propiciam.

O principal destaque dos artigos é uma abordagem de Elementos da Economia, através da apresentação de sistemas de informação em saúde, agricultura familiar, acordos comerciais, análises financeiras, mercado de trabalho, os quais destacam as aplicações práticas e metodológicas, além da contribuição para que se interprete as relações econômicas, sociais e de cunho político.

A preferência pela escolha efetuada inclui as mais diversas regiões do país e aborda tanto questões de regionalidade quanto fatores de desigualdade promovidas pelo setor econômico brasileiro.

Necessita-se destacar que os locais escolhidos para as pesquisas exibidas, são os mais variados, o que promove uma ótica diferenciada na visão da ciência econômica, ampliando os conhecimentos acerca dos assuntos apresentados. A relevância ainda se estende na abordagem de proposições inerentes ao Desenvolvimento Regional e Territorial; Gestão da Produção e Inovação, envolvendo Agroecologia, apresentando questões relativas à sociedade e ao setor público.

Enfim, esta coletânea visa colaborar imensamente com os estudos Econômicos,

Sociais e de Políticas Públicas, referentes ao já destacado acima.

Não resta dúvidas que o leitor terá em mãos respeitáveis referenciais para pesquisas, estudos e identificação de cenários econômicos através de autores de renome na área científica, que podem contribuir com o tema. Além disso, poderá identificar esses conceitos em situações cotidianas e num contexto profissional.

Jaqueline Fonseca Rodrigues
Mestre em Engenharia de Produção pelo PPGEP/UTFPR

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A INTEROPERABILIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO EM SAÚDE COMO PROPOSTA DE INOVAÇÃO EM SAÚDE	
Flávia Emília Cavalcante Valença Fernandes Rosana Alves de Melo Saulo Bezerra Xavier Ana Lúgia Passos Meira Jobson Maurilio Alves dos Santos Maria Grasiela Alves de Figueiredo Lima Roseane da Silva Lemos	
DOI 10.22533/at.ed.1941914051	
CAPÍTULO 2	9
A PERCEPÇÃO DOS MORADORES DAS CIDADES DE PETROLINA-PE E JUAZEIRO-BA ACERCA DA AGRICULTURA FAMILIAR DO VALE DO SÃO FRANCISCO	
Murilo Campos Rocha Lima Renata Marques de Menezes Mota Fernanda Quintanilha da Silva Andréia Cipriano de Menezes	
DOI 10.22533/at.ed.1941914052	
CAPÍTULO 3	24
ANÁLISE DOS IMPACTOS ECONÔMICOS NAS MACRORREGIÕES BRASILEIRAS DOS ACORDOS DE LIBERALIZAÇÃO COMERCIAL ENTRE BRASIL E CHINA	
Angélica Pott de Medeiros Daniel Arruda Coronel Reisoli Bender Filho	
DOI 10.22533/at.ed.1941914053	
CAPÍTULO 4	36
ANÁLISE FINANCEIRA E ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE CATALÃO-GO: UM ESTUDO DE CASO	
Márcio do Carmo Boareto Euclides Fernandes dos Reis Vanessa Bitencourth dos Santos Sara da Costa Fernandes Vagner Rosalem	
DOI 10.22533/at.ed.1941914054	
CAPÍTULO 5	44\
CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO FORMAL DA AGROINDÚSTRIA BRASILEIRA NOS ANOS 2006 A 2015	
Bruna Costa de Paula Adriana Estela Sanjuan Montebello	
DOI 10.22533/at.ed.1941914055	

CAPÍTULO 6	61
COMÉRCIO EXTERIOR E POLÍTICA COMERCIAL NO BRASIL: REFLEXÕES, DESAFIOS E PERSPECTIVAS ACERCA DA INSERÇÃO INTERNACIONAL BRASILEIRA	
Tobias de Paula Lima Souza Lucas Ayres Costa	
DOI 10.22533/at.ed.1941914056	
CAPÍTULO 7	84
COMPETITIVIDADE DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO NO MERCOSUL	
Patricia Kischner Cristiane Ivete Bugs Vione Andressa Neis Luana Rigo	
DOI 10.22533/at.ed.1941914057	
CAPÍTULO 8	96
DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL: UMA ANÁLISE PARA A REGIÃO SUL- FRONTEIRA NO PERÍODO DE 2000 A 2010	
Natalia Bogado Balbuena Vinícius Vasconcelos Braga Yhulds Giovani Pereira Bueno	
DOI 10.22533/at.ed.1941914058	
CAPÍTULO 9	109
DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL RURAL: ANÁLISE DA HETEROGENEIDADE SOCIOECONÔMICA NO TERRITÓRIO DAS ÁGUAS EMENDADAS	
Karina Palmieri de Almeida Clesio Marcelino de Jesus	
DOI 10.22533/at.ed.1941914059	
CAPÍTULO 10	123
DINÂMICA DAS COMPRAS PÚBLICAS PARA O PNAE DIRETAMENTE DO AGRICULTOR FAMILIAR: ESTUDO DE CASO EM MUNICÍPIOS DA PARAÍBA	
Jucimar Casimiro de Andrade Fernando Salvino da Silva Larissa Petrusk Santos Silva Rodolfo Donizeti C. de Albuquerque Rocha Robson José Silva Santana	
DOI 10.22533/at.ed.19419140510	
CAPÍTULO 11	141
EFEITO DA FINANCEIRIZAÇÃO SOBRE A PRODUTIVIDADE DO TRABALHO	
Luccas Assis Attílio	
DOI 10.22533/at.ed.19419140511	
CAPÍTULO 12	159
FINANCIAMENTO DO TRATAMENTO ONCOLÓGICO EM PERNAMBUCO: UMA ANÁLISE DOS HOSPITAIS PRIVADOS E PÚBLICOS DA REDE SUS	
Ivaldo Dantas de França Roseane da Silva Lemos Tiago Rafael de Sousa Nunes Maira Galdino da Rocha Pitta	

Moacyr Jesus Barreto de Melo Rêgo

DOI 10.22533/at.ed.19419140512

CAPÍTULO 13 168

GASTOS PÚBLICOS ESTADUAIS EM EDUCAÇÃO E QUALIDADE DO ENSINO MÉDIO

Francisco Antonio Sousa De Araujo

José Fernando Frota Cavalcante

Jose Maria Da Cunha Junior

Paulo De Melo Jorge Neto

DOI 10.22533/at.ed.19419140513

CAPÍTULO 14 185

IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DOS FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO DE GESTÃO DA PRODUÇÃO DO CAFÉ POR INDICAÇÃO GEOGRÁFICA

Luisa Amelia Paseto

Luísa Paseto

Aloísio dos Santos Espindola

Felipe Bellodi Bellini

DOI 10.22533/at.ed.19419140514

CAPÍTULO 15 199

IMPLANTAÇÃO DOS NÚCLEOS DE ECONOMIA DA SAÚDE NOS HOSPITAIS ESTADUAIS – O CASO DE PERNAMBUCO, BRASIL, 2016

Inês Eugênia Ribeiro da Costa

Roseane da Silva Lemos

Priscila Rossany de Lira Guimarães Portella

Geraldo Eduardo Vieira de Barros Puça

Ana Claudia Callou Matos

DOI 10.22533/at.ed.19419140515

CAPÍTULO 16 209

INOVAÇÃO E MUDANÇA ESTRUTURAL NA DINÂMICA CAPITALISTA: UMA ABORDAGEM EVOLUCIONÁRIA

Flávia Félix Barbosa

DOI 10.22533/at.ed.19419140516

CAPÍTULO 17 225

INSTITUIÇÕES E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: UMA ANÁLISE A PARTIR DA ABORDAGEM INSTITUCIONALISTA

Sivanildo José de Almeida

Ricardo Lacerda de Melo

Fernanda Esperidião

DOI 10.22533/at.ed.19419140517

CAPÍTULO 18 241

INTERFACES TEÓRICO-ANALÍTICAS ENTRE ECONOMIA SOLIDÁRIA E DESENVOLVIMENTO LOCAL

Kátia de Fátima Vilela

Alair Ferreira de Freitas

Rodney Alves Barbosa

DOI 10.22533/at.ed.19419140518

CAPÍTULO 19	263
O COMERCIO E A PRODUÇÃO DE CARNE EQUINA NO BRASIL	
Brenda Alves dos Santos	
Camila Raineri	
Eleonice Aparecida dos Santos Alves	
Mahara Moreira Marquez	
DOI 10.22533/at.ed.19419140519	
CAPÍTULO 20	275
O DESEMPENHO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NO PERÍODO RECENTE: 2005 -2016	
Raquel Pereira de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.19419140520	
CAPÍTULO 21	287
O PROGRAMA SAÚDE DA FAMÍLIA COMO INOVAÇÃO PARA REDUÇÃO DA MORTALIDADE INFANTIL	
Ana Lígia Passos Meira	
Flávia Emília Cavalcante Valença Fernandes	
Saulo Bezerra Xavier	
DOI 10.22533/at.ed.19419140521	
CAPÍTULO 22	294
POBREZA EM SUAS MULTIDIMENSÕES: UMA ANÁLISE ECONOMETRICA DA REGIÃO NORDESTE DO RIO GRANDE DO SUL	
Ohanna Larissa Fraga Pereira	
Caroline Lucion Puchale	
DOI 10.22533/at.ed.19419140522	
CAPÍTULO 23	307
PREVISÕES DO PREÇO DA ARROBA DO BOI GORDO: UM APLICAÇÃO DO MODELO ARIMA EM FUTUROS AGROPECUÁRIOS	
Paulo Fernando Taveira Maselli	
Sabrina Soares da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.19419140523	
CAPÍTULO 24	318
PRINCÍPIOS AGROECOLÓGICOS E SOLIDÁRIOS NA COMUNIDADE BARRO, SERRINHA-BA: FAZENDO PESQUISA-AÇÃO COMO PROCESSO EDUCATIVO	
Edeilson Brito de Souza	
Glauciane Pereira dos Santos	
Iaçanan Carneiro de Jesus	
Carla Teresa dos Santos Marques	
Heron Ferreira Souza	
DOI 10.22533/at.ed.19419140524	
CAPÍTULO 25	332
REDUÇÃO DE CUSTOS NO SETOR DE NUTRIÇÃO DE UM HOSPITAL REGIONAL A PARTIR DA INTERVENÇÃO DO NÚCLEO DE ECONOMIA DA SAÚDE	
Bruna Maria Bezerra de Souza	
Angélica Barbosa Arruda Patriota	
Inês Eugênia Ribeiro da Costa	
Roseane da Silva Lemos	

CAPÍTULO 26 338

REGULAÇÃO E PERCEPÇÃO DA QUALIDADE E CONSUMO DO QUEIJO DE COALHO ARTESANAL NO AGRESTE DE PERNAMBUCO

Girleno Costa Pereira

DOI 10.22533/at.ed.19419140526

CAPÍTULO 27 354

SISTEMAS DE INFORMAÇÃO DA ATENÇÃO PRIMÁRIA: TEMPO GASTO E NECESSIDADE NA PERCEPÇÃO DOS ENFERMEIROS

Jobson Maurilio Alves dos Santos

Flavia Emilia Cavalcante Valença Fernandes

Mayra Cavalcante do Nascimento

Milena Souza dos Santos

Palloma Lopes de Arruda

Rafaela de Oliveira Xavier

Rosana Alves de Melo

DOI 10.22533/at.ed.19419140527

CAPÍTULO 28 361

SUSTENTABILIDADE EM AGROINDÚSTRIAS: ALTERNATIVAS PARA EVITAR O DESPERDÍCIO DE RESÍDUOS AGROINDUSTRIAIS DO PEDÚNCULO DE CAJU - UMA REVISÃO DE LITERATURA

Wesley Fernandes Araújo

Lindalva de Moura Rocha

Inês Maria de Souza Araújo

Gabriela Almeida de Paula

Leanne Silva de Sousa

Matheus Fernandes Folha

Luciano Borges da Rocha Filho

Reijaner Vilanova Araújo

DOI 10.22533/at.ed.19419140528

CAPÍTULO 29 383

COMPARAÇÃO DE ORÇAMENTOS ENTRE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO CIVIL CONVENCIONAIS E NÃO CONVENCIONAIS DE UM PROJETO DE RESIDÊNCIA OFERECIDO PELA COHAB DE SANTA CATARINA COM APLICAÇÃO NA REGIÃO DE RIO-MAFRA

Eduardo Francisco Pimentel

Olaf Graupmann

DOI 10.22533/at.ed.19419140529

SOBRE A ORGANIZADORA..... 397

COMPETITIVIDADE DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO NO MERCOSUL

Patricia Kischner
Cristiane Ivete Bugs Vione
Andressa Neis
Luana Rigo

RESUMO: o presente estudo busca analisar o desempenho do setor automobilístico brasileiro e as relações comerciais desempenhadas com os países membros do Mercosul, bem como o impacto destas relações na balança comercial do setor no período de 2000 e 2016. Para isso, fez-se uso da pesquisa descritiva e utilizou-se os índices de Abertura Comercial e Taxa de Cobertura para avaliar o grau de competitividade da indústria nacional no comércio intra bloco. Os resultados obtidos revelaram que o Brasil se mostrou competitivo nas relações comerciais com os demais países do bloco, no período delimitado para análise, porém os entraves políticos e econômicos contribuíram para o desaquecimento da indústria automobilística nacional a partir da segunda metade da década de 2000, cenário que persiste até o período atual.

PALAVRAS-CHAVE: Setor automobilístico, indicadores de competitividade, comércio internacional.

ABSTRACT: the present study seeks to analyze the performance of the Brazilian automotive

sector and the commercial relations performed with Mercosur member countries, as well as the impact of these relations on the trade balance of the sector in the period of 2000 and 2016. For that, descriptive and the Commercial Openness and Coverage Ratio were used to evaluate the degree of competitiveness of the domestic industry in intrabloc trade. The results showed that Brazil was competitive in trade relations with the other countries of the bloc during the period delimited for analysis, but the political and economic obstacles contributed to the slowdown of the national automobile industry from the second half of the decade of 2000, scenario that persists until the current period.

KEYWORDS: Automotive industry, indicators of competitiveness, international trade.

1 | INTRODUÇÃO

Atualmente, a indústria automobilística é considerada um dos setores de maior relevância da economia nacional, uma vez que, representa cerca de 22% do PIB industrial e 4% do PIB total do Brasil (MDCI, 2016). A sua elevada participação no produto industrial do país é majorado pelos efeitos gerados por sua cadeia produtiva, uma vez que está engloba desde os fornecedores de matéria prima até um mercado consumidor significativo.

Por ser considerada uma atividade proeminente na economia brasileira, até o início dos anos 1990 a indústria automobilística foi amplamente protegida da competição internacional. No entanto, com a abertura comercial, ocorrida naquela década, as empresas tiveram que se adaptar aos novos padrões para adquirir melhores condições em termos de competitividade internacional. Este novo contexto possibilitou a reestruturação do parque produtivo nacional, com a construção de unidades adicionais e a incorporação de novas tecnologias nos processos de produção.

Aliado a isso, a criação do bloco econômico Mercosul (Mercado Comum do Sul) em 1991 contribuiu para a inserção efetiva do setor automobilístico brasileiro no mercado internacional. Isso se deve aos diversos acordos comerciais firmados entre os membros do bloco, nos quais muitos esforços de consolidação do setor automobilístico brasileiro foram realizados em conjunto com a Argentina. Este estreitamento das relações gerou uma intensificação do comércio entre os dois países, de modo que o mercado argentino se estabeleceu como o principal destino das exportações deste setor. Em 2017, as exportações para o país vizinho somaram US\$ 3,82 milhões, sete em cada dez veículos exportados pelo Brasil foram enviados à Argentina (MDCI, 2017).

Desse modo, o presente estudo tem por objetivo identificar o desempenho do setor automobilístico brasileiro e as relações comerciais estabelecidas com os países membros do Mercosul, bem como o impacto destas relações na balança comercial do setor no período de 2000 e 2016. Estudos dessa natureza são úteis para a identificação de possíveis estratégias comerciais que contribuam para a ampliação da competitividade da indústria nacional no comércio exterior.

Para isso, o artigo está organizado em cinco seções, além desta introdução, é apresentado o quadro teórico de referência que procura situar o contexto intelectual que sustentou o estudo. Na terceira seção, aborda-se a metodologia utilizada. Na quarta seção, apresentam-se os resultados obtidos. Por fim, são apresentadas as principais considerações sobre o tema abordado.

2 | REVISÃO TEÓRICA

2.1 Abertura comercial e as relações com o Mercosul

A globalização da produção, associada à abertura dos mercados internacionais e à integração regional, possibilitou que vários países se inserissem na produção e no comércio internacional de produtos automotivos. Nesta perspectiva, o setor automobilístico brasileiro passou a se inserir de forma mais efetiva no processo de globalização, a partir da consolidação do bloco Mercosul (Mercado Comum do Sul) em 1991.

A criação do Mercosul teve como marco geral a constituição de um polo de atração de investimentos através de estratégias de dinamização dos laços de aproximação entre os países signatários, quais sejam: Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. A

expectativa do acordo era tornar mais competitivas as economias que o compõe, bem como mais atraentes e inseridas no processo de globalização que se instalará no mundo a partir da década de 90 (COSTA, 1999).

Para fortalecer a integração econômica entre os países membros foi criado, em 1995, uma Tarifa Externa Comum (TEC) no comércio com outros países e foi adotada uma política comercial comum entre os países membros. Desta forma, os bens, serviços e fatores de produção, comercializados no âmbito do bloco, deveriam estar livres de tarifas de importação (MDCI, 2017).

David e Nonnenberg (1997) argumentam que uma vantagem da integração econômica é que esta permite que um país se especialize e aumente a produção de determinados grupos de produtos em que possua vantagens competitivas. Neste contexto, a formação do Mercosul foi um dos fatores de desenvolvimento das cadeias globais de valor de diversos setores no Brasil, principalmente a partir de 1995 com a criação da TEC, quando as perspectivas do acordo se tornaram mais abrangentes na indústria e no comércio inter-regional.

Desse modo, a criação do Mercosul como uma zona de livre comércio foi um marco fundamental para a expansão das exportações brasileiras. Os bens com maior número de exportações do país para os demais membros do Mercosul, considerado o principal mercado de manufaturados brasileiros, estão os seguintes produtos: automóveis, autopeças e celulares para a Argentina; óleo diesel, automóveis e celulares para o Uruguai; óleo diesel, fertilizantes e caminhões para o Paraguai (TAVARES, 2017).

Isto posto, é possível destacar que um dos setores que mais se beneficiaram com o comércio intra bloco foi o setor automobilístico. Segundo Negri (2010), as reformas econômicas locais, especialmente a abertura comercial, induziram as firmas a se adaptarem aos novos contornos e circunstâncias econômicas e institucionais do mercado internacional. Essas reformas ocorreram simultaneamente ao processo de globalização e reestruturação da indústria automobilística em nível mundial, o que intensificou as mudanças do setor no Brasil.

A formação do Mercosul também colaborou para alavancar os investimentos na indústria automobilística brasileira, uma vez que ele contribuiu para a criação de um polo regional de produção automobilística. Os acordos bilaterais de comércio, realizados entre Brasil e Argentina, possibilitaram uma complementação das linhas de produção das montadoras, com o objetivo de eliminar a duplicação dos esforços na produção de modelos específicos de veículos (BEDÊ, 1996).

Entre os benefícios trazidos pela complementação da linhas de produção, realizados entre os dois, países estão os seguintes aspectos: maior qualidade dos carros produzidos localmente e diminuição de custos devido aos ganhos de escala na produção. Estes elementos geraram um aumento da competitividade nacional dentro desta indústria, pois grande parte dos investimentos do setor automobilístico internacional no bloco foram realizados no Brasil.

Nesse sentido, é importante destacar que vários fatores contribuíram para o

incremento de investimentos por parte das empresas no Brasil, dentre eles o fato de que o país é a economia do bloco. Comparando as duas maiores economias do grupo (Brasil e Argentina), a escolha pelo Brasil se verifica porque o mercado potencial brasileiro é maior que o argentino. A perspectiva de crescimento da demanda de automóveis no Brasil é maior que naquele país, o que torna o Brasil mais atrativo para investimentos no setor. Segundo Negri (2010, p.7) “o mercado brasileiro permite às firmas alcançarem as economias de escala necessárias para racionalizar sua produção, e este é o principal fator de decisão locacional das firmas.”

Estes fatores contribuíram para que o país se tornasse o principal exportador da indústria automobilística no âmbito do Mercosul, principalmente para a Argentina, que é a maior importadora de automóveis do Brasil. Nesta perspectiva, a figura 1 retrata como se manifestou a evolução das exportações brasileiras de automóveis para a Argentina no período de 2000 a 2016.

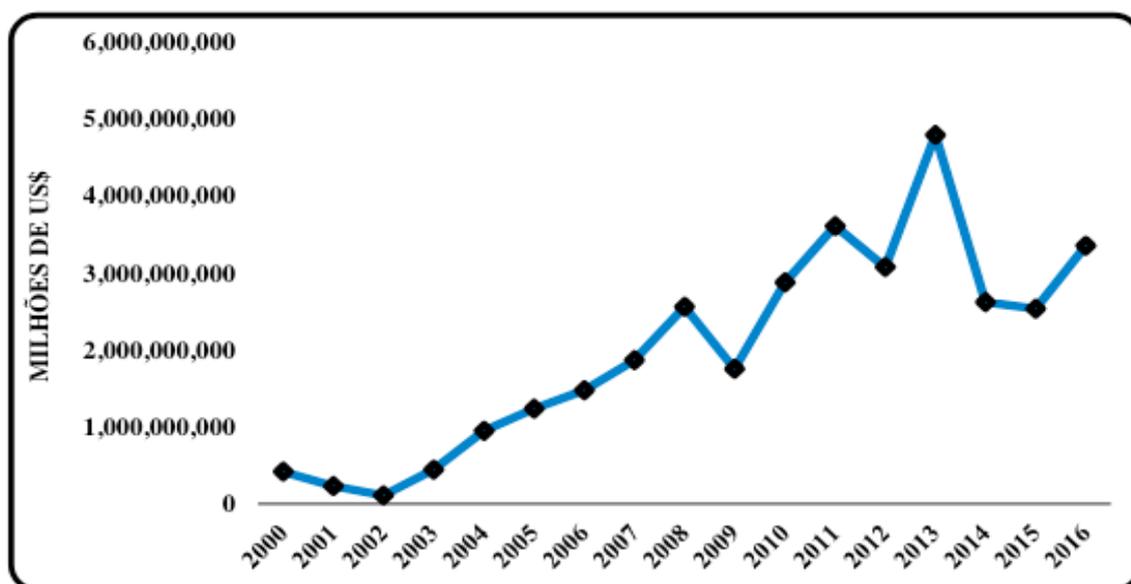


Figura 1- Exportações brasileiras de automóveis para a Argentina de 2000 a 2016

Fonte: Alice Web (2016)

No primeiro período (2000 – 2002) as exportações brasileiras de automóveis para a Argentina não apresentaram avanços, resultado da conjuntura econômica presenciada nos dois países. Isso porquê a Argentina enfrentava sérios problemas associados a corridas bancárias, que desestabilizaram a sua economia e a conduziram a um longo período de recessão. Além disso, o país declarou moratória unilateral da dívida externa com credores privados, criando altos níveis de instabilidade em suas relações comerciais com outros países. O Brasil ainda enfrentava dificuldades advindas dos baixos níveis de atividade e da instabilidade econômica no final da década de 1990, bem como uma crise energética, que comprometeu, seriamente, o crescimento do PIB naquele período.

Contudo, o segundo período (2003 -2008) foi marcado por um forte incremento

das exportações brasileiras de automóveis para o país vizinho, decorrente da estabilização da economia e do novo cenário político, que marcou o início de 2003 com novos presidentes no Brasil e na Argentina. Esta nova configuração econômica e política possibilitou a retomada de acordos comerciais do setor automobilístico.

O principal acordo comercial realizado neste período foi a alteração do coeficiente *flex* que determina o volume de exportação e importação de automóveis e autopeças entre os dois países sem o pagamento de importação. Neste novo acordo, o coeficiente *flex* para o Brasil permaneceu em 1,95, enquanto o argentino foi elevado para 2,50. Em suma, isto significa que a Argentina pode exportar para o Brasil, entre carros e autopeças sem imposto de importação, até 2,5 vezes a quantia que ela importar do Brasil. O setor automotivo argentino justificou a elevação do coeficiente alegando sofrer déficits constantes com o Brasil (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008).

Mesmo com este novo acordo comercial, durante o período de 2003 e 2008 as exportações brasileiras de automóveis para a Argentina apresentaram níveis recordes, dado que em 2008 o país exportou US\$ 2,56 milhões para o país vizinho, o que corresponde a 478% a mais do que o exportado em 2003. Em 2009, o Brasil registrou queda nas exportações para a Argentina, como resultado da crise econômica internacional e da política protecionista implementada, pelo governo daquele país, através da manutenção do coeficiente *flex* nas exportações de automóveis realizadas pelo Brasil. Com isso, o volume de exportações brasileiras de automóveis para o país vizinho foi de US\$ 1,75 milhões em 2009, contabilizando uma queda de 32% em relação ao ano anterior.

Durante o período de 2010 a 2013, as exportações brasileiras apresentaram fortes oscilações, também resultantes das dificuldades econômicas enfrentadas por ambos os países, após a crise de 2008. Com relação ao período de 2014 a 2016, observa-se um cenário de queda acentuada nas exportações brasileiras de automóveis para a Argentina. Em 2014 o país exportou US\$ 2,62 milhões, o que correspondeu a uma queda de 45% em relação a 2013, quando foi exportado US\$ 4,79 milhões.

Cabe lembrar que, em 2014, foi novamente alterado o coeficiente *flex* das exportações e importações entre os dois países. A partir daí, para cada US\$ 1 milhão que a Argentina vende ao Brasil em autopeças e veículos, as montadoras brasileiras poderão exportar ao país vizinho US\$ 1,5 milhão com isenção do imposto de importação. Acima disso, os veículos brasileiros pagam tarifas de 35% para entrar no mercado argentino. Ademais, os veículos precisarão ter pelo menos 60% das peças e dos componentes fabricados no Mercosul. Este novo acordo diminuiu o número de automóveis brasileiros exportados sem tributação, pois, anteriormente, permitia-se a venda de US\$ 1,95 milhão em carros e peças ao mercado argentino para cada US\$ 1 milhão importado (MDIC, 2014).

3 | METODOLOGIA

A metodologia utilizada para a confecção deste artigo está baseada numa pesquisa descritiva, que tem como foco identificar a evolução do intercâmbio comercial do setor automobilístico brasileiro com os países membros do Mercosul, bem como a evolução da balança comercial do setor no período de 2000 a 2016.

Gil (2008) ressalta que a pesquisa descritiva tem como objetivo principal retratar as características de determinada população ou fenômeno, bem como o estabelecimento de relação entre as variáveis. Quanto aos procedimentos metodológicos, trata-se de uma pesquisa bibliográfica. “A pesquisa bibliográfica é aquela que se realiza a partir de registros disponíveis, decorrentes de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, teses e etc” (SEVERINO, 2007, p.122).

Posto isso, a evolução da Balança Comercial da indústria automobilística brasileira com o Mercosul foi analisada com base na seguinte equação (LEITE, 1999):

$$BC_i^t = X_i^t - M_i^t \quad (1)$$

Em que BC é a balança comercial do país i no período t; X é total de exportações de bens do país i no período t; M é o total de importações de bens do país i no período t.

A análise do resultado desta equação permite constatar que a partir do momento em que o volume de exportações é maior que o montante de importações, ocorre o chamado superávit da balança comercial. Do contrário, quando verifica-se um montante de importações maior do que o volume exportado ocorre um déficit da balança comercial de determinada economia ou setor.

Para analisar a competitividade do setor automobilístico brasileiro no comércio com os demais países do Mercosul utilizou-se o indicador da Taxa de Cobertura (TC). Este indicador possibilita a percepção dos laços fortes e fracos das negociações externas de uma determinada economia ou setor econômico (GUTMAN; MIOTTI, 1998), podendo ser emitido através da seguinte equação:

$$TC_k^t = \frac{X_k^t}{M_k^t} \quad (2)$$

Em que: TC é a Taxa de Cobertura do bem k no período t; X é o valor das exportações do bem k do país no período t; e M é o valor das importações do bem k do país no período t.

Este indicador pode ser interpretado da seguinte forma: quando o índice for maior que 1 (um) o bem analisado contribui para um superávit na balança comercial da região ou do país analisado; de maneira contrária, quando seu valor for inferior a 1 (um), o bem ocasiona um incremento no déficit da balança comercial. Em suma, se o

valor da Taxa de Cobertura for maior que 1 (um), pode-se inferir que existe vantagem comparativa no que se refere ao montante das importações, ou seja, as exportações de automóveis apresentariam um volume maior do que o de importações deste bem.

3.1 Fonte de dados

A análise proposta envolve uma série temporal anual de 2000 a 2016. Este período é representativo para a compreensão do tecido industrial do setor em tela e capta a evolução da competitividade brasileira do setor automobilístico. As principais fontes de dados e análises do setor utilizadas para fundamentar a pesquisa são: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICE WEB) e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

4 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

Durante o período de 2000 a 2016 evidenciou-se momentos de superávit e de déficit na balança comercial brasileira para o setor automobilístico com o Mercosul, culminando em recordes negativos desta balança para o ano de 2009 e 2012 (tabela 1).

ANO	Exportações brasileiras de automóveis	Taxa de crescimento das exportações (%)	Importações brasileiras de automóveis	Taxa de crescimento das importações (%)	Saldo
2000	458.708.852	-	631.614.916	-	-172.906.064
2001	262.569.765	-43%	826.537.850	31%	-563.968.085
2002	121.067.610	-54%	360.208.593	-56%	-239.140.983
2003	456.493.325	277%	216.800.435	-40%	239.692.890
2004	981.017.576	115%	216.793.170	0%	764.224.406
2005	1.292.214.263	32%	325.488.307	50%	966.725.956
2006	1.535.430.539	19%	876.927.298	169%	658.503.241
2007	1.944.374.226	27%	1.650.087.589	88%	294.286.637
2008	2.672.841.777	37%	2.387.685.276	45%	285.156.501
2009	1.819.764.280	-32%	2.597.565.004	9%	-777.800.724
2010	2.974.664.333	63%	3.777.187.522	45%	-802.523.189
2011	3.711.239.102	25%	4.318.135.297	14%	-606.896.195
2012	3.179.871.605	-14%	3.899.896.422	-10%	-720.024.817
2013	4.929.068.508	55%	4.062.684.125	4%	866.384.383
2014	2.746.205.342	-44%	3.056.706.773	-25%	-310.501.431
2015	2.668.709.031	-3%	2.009.642.734	-34%	659.066.297
2016	3.518.567.618	32%	1.455.626.416	-28%	2.062.941.202

Tabela 1 – Balança comercial do setor automobilístico brasileiro para o Mercosul (Em milhões de US\$) – 2000 a 2016

O período de 2000 a 2002 foi marcado por um déficit na balança comercial do setor, em consequência da instabilidade macroeconômica dos principais parceiros do bloco, uma vez que o cenário era de instabilidade econômica no Brasil e de forte crise financeira na Argentina.

Entre os anos de 2003 e 2008 houve uma reversão deste quadro, com registro de períodos superavitários. Após um primeiro período de saldos comerciais pequenos e uma crise de confiança interna, inaugura-se um período de tendências favoráveis, com a estabilidade de preços e a manutenção de uma política econômica previsível, que facilita a formação de expectativas pelos vários agentes no comércio internacional (SALAVATO; SANT'ANNA; SILVA, 2008).

Contudo, esta tendência superavitária foi novamente substituída por saldos deficitários a partir de 2009, estendendo-se até o ano de 2012. Este cenário de valores de importação maiores do que de exportação, durante o período, estão diretamente relacionado aos entraves econômicos gerados pela crise econômica internacional, iniciada no final de 2008, e pela política de restrição de importações imposta pelo governo argentino, com o intuito de equilibrar sua balança comercial que se encontrava deficitária.

O período de 2013 a 2016 foi marcado por variações nas cifras de importação e exportação do setor, uma vez que, em 2014, ocorreu um déficit na balança comercial, que só apresentou recuperação nos anos seguintes 2015 e 2016.

Isso posto, é possível constatar que no período de 2000 a 2016 ocorreu um crescimento tanto nas exportações como nas importações brasileiras de automóveis para o Mercosul. O aumento das importações brasileiras, ocorridas a partir de 2005, se manifestou principalmente na baixa cotação do dólar frente ao real, naquela época, bem como pelas medidas protecionistas impostas pela Argentina, principal importador de automóveis do Brasil.

4.2 Competitividade do setor automobilístico brasileiro no Mercosul

O Brasil é o país com o melhor desempenho na produção de automóveis dentro da macrorregião do Mercosul. O país ocupa a 10^a posição no ranking de maiores produtores mundiais do setor (ANFAVEA, 2016). A evolução nas esferas da produção tem permitido, atualmente, que a indústria automobilística brasileira possa sustentar sua posição entre os principais territórios mundiais.

Nesta perspectiva, é possível constatar que o Brasil é o principal beneficiado pelo comércio intra bloco, pois o país apresenta vantagens competitivas em relações aos demais membros do bloco, no que tange a produção e a exportação de automóveis. O saldo positivo com a Argentina é o mais significativo, uma vez que 60% das exportações brasileiras de automóveis, em 2016, foram destinadas para o país vizinho (MDCI,

2018).

Diante disso, faz-se necessário avaliar a competitividade da indústria automobilística brasileira em relação aos demais parceiros do bloco. Para isso utilizou-se o indicador da Taxa de Cobertura (TC), que permite analisar a relação entre o peso das exportações e importações na balança comercial. Este indicador representa a contribuição de um dado setor da economia para o superávit ou déficit na balança comercial do país. Neste trabalho, serão apresentadas na Tabela 2 as taxas de cobertura da balança comercial do setor automobilístico brasileiro, no período de 2000 a 2016.

ANO	Exportações brasileiras de automóveis	Importações brasileiras de automóveis	$TC_k' = \frac{X_k'}{M_k'}$
2000	458.708.852	631.614.916	0,73
2001	262.569.765	826.537.850	0,32
2002	121.067.610	360.208.593	0,34
2003	456.493.325	216.800.435	2,11
2004	981.017.576	216.793.170	4,53
2005	1.292.214.263	325.488.307	3,97
2006	1.535.430.539	876.927.298	1,75
2007	1.944.374.226	1.650.087.589	1,18
2008	2.672.841.777	2.387.685.276	1,12
2009	1.819.764.280	2.597.565.004	0,70
2010	2.974.664.333	3.777.187.522	0,79
2011	3.711.239.102	4.318.135.297	0,86
2012	3.179.871.605	3.899.896.422	0,82
2013	4.929.068.508	4.062.684.125	1,21
2014	2.746.205.342	3.056.706.773	0,90
2015	2.668.709.031	2.009.642.734	1,33
2016	3.518.567.618	1.455.626.416	2,42

Tabela 2 - Taxa de Cobertura (TC) do setor automobilístico brasileiro para o Mercosul de 2000 a 2016

Fonte: Alice Web (2016)

No período de 2000 e 2016, a média da taxa de cobertura (TC) foi de 1,47. Isto significa que, durante este período, as exportações de automóveis do Brasil para o Mercosul superaram o volume de importações para o mesmo período.

Entretanto, no início do período analisado o Brasil apresentava um volume de importações maior do que de exportações, resultante de instabilidades macroeconômicas verificadas no país no início do século XXI. De 2003 a 2005 verifica-se um aumento de 183% nas exportações brasileiras de automóveis para o Mercosul, impulsionando uma elevação sequencial da taxa de cobertura.

Segundo Dianni (2006), houve um expressivo aumento das exportações brasileiras verificadas a partir de 2005, devido à baixa cotação do dólar frente ao

real à época. Com a desvalorização cambial, vivenciada no final de 2005, a balança comercial brasileira, passou a recuar em 2006. Essa reversão se manteve até 2012 e culminou com o decréscimo da TC até o ponto em que esta passou a indicar maior volume de importações frente as exportações – no ano de 2009.

Analogamente, no período de 2009 a 2012 ocorreu uma elevação de cerca de 50% das importações do setor automobilístico brasileiro, provenientes do Mercosul. Esse aumento no volume de importações explica a reversão da tendência de crescimento da Taxa de Cobertura (TC) durante o período. A partir de 2013 até 2016 ocorreu um crescimento da TC, resultante da retomada do crescimento do volume de exportações do setor automobilístico brasileiro.

5 | CONCLUSÕES

A abertura comercial e a constituição do Mercosul, na década de 1990, representaram um importante avanço para o setor automobilístico brasileiro, uma vez que esses movimentos incentivaram um aumento do fluxo de investimentos externos para o setor. Isso possibilitou, entre outras coisas, a reestruturação do parque produtivo, com a construção de novas unidades e a incorporação de novas tecnologias nos processos produção. Com isso, o país ampliou a sua competitividade no mercado internacional.

Com relação a participação da indústria automobilística brasileira no comércio intra bloco é possível constatar através da evolução da balança comercial do setor que, no período de 2000 a 2016 ocorreram períodos de superávit e déficit nos saldos comerciais do setor.

No que se refere à competitividade constata-se através do índice da Taxa de Cobertura, que Brasil apresentou vantagem comparativa no mercado intra bloco. Impulsionado principalmente pelo comércio bilateral com a Argentina considerada o principal importador do setor.

Desta forma, é relevante considerar que a integração econômica entre Brasil e Argentina foi um fator determinante para o fortalecimento da indústria automobilística no mercado intra bloco, uma vez que os acordos comerciais realizados entre ambos permitiram a complementariedade dos mercados, especialização na produção e a criação de comércio no âmbito do Mercosul.

Em geral, os dados apresentados em relação à indústria automobilística mostram que há, de fato, um crescimento da competitividade do setor durante o período analisado, com crescimento das relações comerciais e da participação da indústria nacional no comércio com o Mercosul. Entretanto, a volatilidade dos saldos da balança comercial destacam a necessidade de implementação de medidas efetivas para o fortalecimento do comércio internacional do setor.

REFERÊNCIAS

ALEM, A. C.; BARROS, J. R. M. DE.; GIAMBIAGI, F. **Bases para uma política industrial moderna**. Estudos e pesquisas, n. 22, 2002.

ALICE WEB - **SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR**. 2016. Disponível em: < <http://aliceweb.mdic.gov.br//consulta-ncm/index/type/exportacaoNcm>>. Acesso em: 15 abr. 2018.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2016**. São Paulo, 2016. Disponível em: < <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 21 mar.2018.

BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro**. In: BNDES 60 anos: perspectivas setoriais. Rio de Janeiro, 2012.

BEDÊ, M. A. **A indústria automobilística no Brasil nos anos 90: proteção efetiva, reestruturação e política industrial**. 1996. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado). FEA/USP, São Paulo.

CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 147-187, 2008.

CNI- Confederação Nacional Da Indústria. **Indústria automobilística e sustentabilidade**. Brasília, 2012. Disponível em: http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_18/2013/09/23/4970/20131002175420378115i.pdf . Acesso em: 02 abr. 2018.

DAVID, M. B. A.; NONNENBERG, M. J. B. **Mercosul: Integração Regional e o Comércio de Produtos Agrícolas**. Textos para Discussão. Rio de Janeiro, julho de 1997.

DIANNI, C. Folha de São Paulo: mercado. **Importações de bens de consumo sobe 36%. 2006**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0407200603.htm>. Acesso em: 13 mai. 2018.

FERRAZ, J. C.; PAULA, G. M. D.; KUPFER, D. Política industrial. **KUPFER, D.; HASENCLEVER, L. Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 2013.

FERRAZ, M. B. **Retomando o debate: a nova política industrial do governo Lula**. Planejamento e Políticas Públicas, v. 1, n. 32, 2009.

GADELHA, C. A. G.; **Política Industrial: Uma Visão Neo-Schumpeteriana Sistêmica e Estrutural**. Revista de Economia Política, v. 21, n. 4 (84), out./dez. 2001. Disponível em: <<http://www.rep.org.br/PDF/84-9.PDF>>. Acesso: 10 mar. 2018.

GIL, A, C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

KALDOR, N. **Causes of the Growth and Stagnation in the World Economy**. Cambridge University Press, 1996.

LEITE, J. A. A. **Macroeconomia: Teoria, modelos e instrumento de política econômica**. São Paulo: Atlas, 1999.

MDCI- MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR. **Estatística de Comércio Exterior**. Brasília, 2017, Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior>. Acesso em: 20 mai. 2018.

MDCI- MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR. **Competitividade Industrial**, 2014. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo/regime-de-autopecas-nao-produzidas/105-assuntos/competitividade-industrial>. Acesso em: 10 mai. 2018.

MDCI- MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR. **Setor Automotivo**, 2016. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>>. Acesso em: 20 mai. 2018.

NEGRI, J. A. D. **A cadeia de valor global da indústria automobilística no Brasil**. In: PROCHNIK, Victor (Org.). La inserción de América Latina en las Cadenas Globales de Valor. Montevideo: Red Mercosur de Investigaciones Económicas, 2010. p. 198-236.

SALVATO, M. A.; SANT'ANNA, P. H.; DA SILVA, L. A. G. **Evolução da balança comercial brasileira no período de câmbio flutuante**. Revista Economia & Tecnologia, v. 4, n. 2, 2008.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico**: 23ª Edição revista e atualizada 2ª reimpressão. São Paulo: Cortez, 2007.

TAVARES, M. **O Mercosul, o Brasil e as Vantagens do Bloco**. Domani Consultoria Internacional, 15 fev. 2017. Disponível em : <https://www.domaniconsultoria.com/single-post/2017/02/15/O-Mercosul-o-Brasil-e-as-Vantagens-do-Bloco>. Acesso em: 10 mai. 2018.

SOBRE A ORGANIZADORA

Jaqueline Fonseca Rodrigues – Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, PPGEP/UTFPR; Especialista em Engenharia de Produção pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, PPGEP/UTFPR; Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa, UEPG; Professora Universitária em Cursos de Graduação e Pós-Graduação, atuando na área há 15 anos; Professora Formadora de Cursos de Administração e Gestão Pública na Graduação e Pós-Graduação na modalidade EAD; Professora-autora do livro “Planejamento e Gestão Estratégica” - IFPR - e-tec – 2013 e do livro “Gestão de Cadeias de Valor (SCM)” - IFPR - e-tec – 2017; Organizadora do Livro “Elementos da Economia - 1” – e “Conhecimento na Regulação no Brasil” - Editora Atena – 2018 e 2019 e Perita Judicial na Justiça Estadual na cidade de Ponta Grossa – Pr.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-319-4

