

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS.
FACULDADE DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS.
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS.

**O PANORAMA DA INSERÇÃO CHINESA NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO
BRASILEIRO ENTRE 2003-2014**

DOURADOS – MS.

SETEMBRO DE 2016.

Jaqueline Lopes Piesanti

**O PANORAMA DA INSERÇÃO CHINESA NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO
BRASILEIRO ENTRE 2003-2014**

“Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora da Universidade Federal da Grande Dourados, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, sob a orientação do Prof. Hermes Moreira Junior.

DOURADOS – MS.

SETEMBRO DE 2016.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

P615p Piesanti, Jaqueline Lopes

O PANORAMA DA INSERÇÃO CHINESA NO SETOR
AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO ENTRE 2003-2014 / Jaqueline Lopes
Piesanti -- Dourados: UFGD, 2016.

27f. : il. ; 30 cm

Orientador: Hermes Moreira Junior

TCC (Graduação em Relações Internacionais) - Faculdade de Direito e
Relações Internacionais, Universidade Federal da Grande Dourados.

Inclui bibliografia

1. Políticas industriais. 2. Setor automotivo. 3. Marcas chinesas. I. Título.

ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos vinte e três dias do mês Setembro de dois mil e dezesseis, compareceu para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, o (a) aluno (a) **Jaqueline Lopes Piesanti**, tendo como título "*O Panorama de Inserção Chinesa no Setor Automobilístico Brasileiro entre 2003-2014*".

Constituíram a Banca Examinadora os docentes Dr. Hermes Moreira Junior (orientador), Me. Roberto Mauro Fernandes (examinador) e Me. Lucas de Almeida Carames (examinador).

Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, o trabalho foi considerado Aprovado .


Por nada mais terem a declarar, assinam a presente Ata.

Observações: incorporar as revisões de forma sugeridas pela banca

Assinaturas:


Dr. Hermes Moreira Junior
Orientador


Me. Roberto Mauro Fernandes
Examinador


Me. Lucas de Almeida Carames
Examinador

O PANORAMA DA INSERÇÃO CHINESA NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO ENTRE 2003-2014

Jaqueline Lopes Piesanti ¹

RESUMO

Tendo em vista as mudanças ocorridas no cenário internacional com a ascensão da China e sua maior participação no mercado internacional. A relação entre Brasil e China se intensificou. Sendo o setor automobilístico um setor estratégico brasileiro as políticas industriais do governo Lula para o desenvolvimento de novas tecnologias fomentou o setor e atraiu novos investimentos entre eles os chineses.

A indústria automobilística é uma das cadeias produtivas mais importantes do país. Em 2014 representava cerca de 23% do PIB industrial e 5% do total. O país era o 8º maior produtor e o 4º mercado interno no ranking mundial.

Este artigo tem como objetivo analisar o cenário automotivo brasileiro, em especial a classe de veículos leves, durante os governos Lula (2003-2010) e Dilma (2011-2014), entre 2003 a 2014.

O artigo está dividido em 4 partes. Introdução; O setor automobilístico brasileiro; As marcas e modelos chineses - o caso JAC MOTORS e por último as considerações finais.

A hipótese investigada é se há transferência de tecnologia nesse processo e se houver como é feita essa transferência. Os resultados das políticas industriais não foram favoráveis devido a falhas de coordenação e mudanças no cenário econômico internacional. Mesmo com incentivos industriais destinados a setores estratégicos não há transferência significativa de tecnologia, pois esta é importada dos países produtores da tecnologia ficando o Brasil responsável apenas pela montagem das peças e não pelo desenvolvimento.

Palavras- Chave: políticas industriais; setor automotivo; marcas chinesas.

PANORAMA OF CHINESE INSERTION IN THE BRAZILIAN AUTOMOBILISTIC INDUSTRY SECTOR BETWEEN 2003 TO 2014

¹ Acadêmica do curso de Graduação de Relações Internacionais da Universidade Federal da Grande Dourados.

ABSTRACT

Considering the changes in the international scene with the rise of China and its largest international market share. The relationship between Brazil and China has intensified. Being the automotive industry a Brazilian strategic industrial sector of Lula's government policies for development new technology has fostered the sector and attracted new investments including the Chinese.

The relationship between Brazil and China has intensified. Being the automotive industry a Brazilian strategic industrial sector of Lula's government policies for development new technology has fostered the sector and attracted new investments including the Chinese.

This article aims to analyze the Brazilian automotive scene, in particular the class of light vehicles during the Lula government (2003-2010) and Dilma (2011-2014), between 2003-2014.

The article is divided in 4 parts. Introduction; The Brazilian automotive industry; Chinese brands and models - JAC MOTORS case and the final considerations.

The hypothesis investigated is if there is technology transfer in this process and if how this transfer is made. The results of industrial policies were not favorable due to coordination failures and changes in the international economic scenery. Even with industrial incentives to strategic sectors, there is no significant transfer of technology, because it is imported from producers of technology countries and Brazil only responsible for assembling the parts and not for development.

Key- words: industrial policies; the automotive sector; Chinese bra

Introdução

As políticas industriais brasileiras dos últimos anos, com o objetivo de fomentar a competitividade internacional, não trouxe resultados favoráveis às expectativas do segmento. Os prazos para atuação de uma política industrial devem ter continuidade, pois os projetos exigem uma articulação em longo prazo e de maior tempo para maturação.

De acordo com Celso Furtado o Brasil desenvolveu uma industrialização dependente, do capital estrangeiro e da transferência de tecnologia dos países desenvolvidos. De acordo com sua teoria de desenvolvimento econômico para se alcançar o desenvolvimento este deveria se ater na acumulação de capital.

Para Henry Wallich a teoria do desenvolvimento de Schumpeter e sua tentativa de aplicação aos países subdesenvolvidos, não seria possível, pois nos países menos desenvolvidos o empresariado não é a força propulsora, a inovação não é o processo mais característico e o enriquecimento privado não é o objetivo predominante.

A forma como se da a entrada das marcas estrangeiras no país para se alcançar o desenvolvimento consistiria principalmente no transplante de uma tecnologia avançada numa economia atrasada, que é incapaz de produzi-la endogenamente, como resultado do seu próprio processo evolutivo. A adoção dessas técnicas seria feita através da importação dos equipamentos que as incorpora. Porém essas maquinarias tornaram-se adaptada às proporções de fatores e às escalas de produção apropriadas aos tamanhos dos mercados e ao grau de especialização de seus países de origem. Para Meir Merhav quando ela é introduzida num país subdesenvolvido, com baixo nível inicial de demanda agregada, por definição, a disparidade entre as escalas de produção para as quais a tecnologia foi criada e a extensão dos mercados produz, num estágio prematuro de crescimento, uma estrutura industrial em que é tecnicamente inevitável a dominação dos monopólios (MACHADO 1999). Que é o caso das montadoras no Brasil.

Os investimentos e as construções de empresas estrangeiras, causados pela abertura comercial, resultaram no aumento da concorrência. Empresas tradicionais brasileiras que não estavam estruturalmente preparadas para tais exigências acabaram se rendendo às vendas de suas ações. Os financiamentos para os projetos brasileiros são adquiridos via mercado de

capitais. Luiz Augusto de Souza Ferreira presidente da ABDI disse em um de seus encontros com investidores chineses que “estão buscando caminhos para atrair novos investimentos para o mercado de capitais e novas formas de financiamento para a indústria brasileira”.

O mito da importação tecnológica como queima de etapas no processo de desenvolvimento foi largamente usado nos meios empresariais para justificar o ingresso dos investimentos diretos estrangeiros. A transferência de tecnologia esperada como resultado das políticas industriais não foi alcançada de fato, pois como as peças são importadas de outros países que já possuem a tecnologia necessária para produzir, não é viável à montadora abrir um novo centro de pesquisa e desenvolvimento no Brasil. A instalação da montadora no Brasil traz efeitos apenas para a concorrência nas vendas devido à alta tecnologia agregada do produto, mas como resultado das políticas industriais estas não foram significativas.

Por outro lado, a abertura comercial também trouxe um aspecto importante a considerar. A abertura provoca uma brutal transferência de renda ao consumidor correspondente às tarifas que deixam de ser pagas ao governo. Esse fato gerou redução das margens de lucro das empresas e redução dos preços relativos dos bens-salários, o que provocou ampliação do mercado consumidor. A ampliação desse mercado associada à estabilização econômica nacional contribuiu para o interesse de empresas estrangeiras em investirem no Brasil em diferentes setores da economia, favorecendo, por exemplo, o fechamento da balança comercial brasileira (LIMA, 2009).

Para Eduardo Velho, economista-chefe da Planner Investimentos, a política de redução de IPI favoreceu as vendas do setor. A prorrogação do IPI reduzido, principalmente para automóveis, e uma melhoria gradual nos demais setores, garantiriam que a queda da produção industrial de setembro de 2012 não se repetiria, mas para ele havia dúvidas quanto ao forte crescimento esperado para a indústria em 2013, de 4,1%, segundo o consenso do mercado. Com o fim do benefício fiscal em 2015 o efeito foi o aumento de preços dos veículos, o que tirou força das vendas e, com isso, da produção. As isenções fiscais tiveram seu efeito, mas não foi generalizado.

A indústria automobilística é uma das cadeias produtivas mais importantes do Brasil e as políticas industriais adotadas no governo Lula para o desenvolvimento de novas tecnologias fomentou o setor atraindo novos investimentos entre eles os chineses. Este setor é

composto por uma cadeia: o setor de montadoras, o setor de fornecedores de peças, acessórios entre outros.

Os investimentos das montadoras para construção de novas plantas, com técnicas de produção mais modernas, exigem do setor de autopeças capacitação, eficiência e maior participação no projeto e na montagem dos veículos. Seguindo a tendência internacional, o padrão de produção que surge a partir dos novos investimentos nos anos 90 altera de forma significativa o relacionamento entre montadoras e fornecedores de peças e componentes. Seguindo esse novo modelo de produção, a ampliação da capacidade de montagem de veículos, ou a instalação de novas plantas em outros mercados domésticos, é realizada com fornecedores globais que possuem grande escala de produção, baixos custos e alta qualidade. Como a escolha desses fornecedores, muitas vezes acontece fora do Brasil, as empresas brasileiras tiveram desvantagens para acompanhar esse processo. As grandes empresas nacionais que vinham trabalhando diretamente com as montadoras foram pressionadas a realizar grandes investimentos para se adequar ao novo padrão de produção (BRASIL, 2008).

Em 2014 o Brasil contava com 31 fabricantes entre eles máquinas agrícolas² e rodoviárias³; 500 fabricantes de autopeças, mais de 5 mil concessionárias, 64 unidades industriais e capacidade produtiva instalada de 4,5 milhões de unidades de veículos e 100 mil de máquinas agrícolas e rodoviárias. Representava 23% do PIB industrial e 5% do total. O país era o 8º maior produtor e o 4º mercado interno no ranking mundial. Este fato atraiu marcas chinesas para comercializarem seus produtos no Brasil.

A hipótese investigada é se há transferência de tecnologia com a implantação das fábricas chinesas no Brasil e se houver como é feita essa transferência, em especial, a classe de veículos leves.

Para a realização da pesquisa utilizou-se uma abordagem qualitativa com análise bibliográfica e documentos com métodos descritivos, realizou-se um levantamento de dados,

² Máquinas agrícolas: colheitadeiras, tratores entre outros.

³ Máquinas rodoviárias: bi trem, semirreboque entre outros.

reportagens publicadas nas seções de economia, jornais e revistas, referentes ao lançamento dos programas de políticas industriais do governo Lula (2003-2010) quanto do governo Dilma (2011-2015).

Os resultados não apresentaram transferência significativa de tecnologia porque mesmo com incentivos industriais destinados a esses setores estratégicos não há transferência tecnologia, pois esta é importada dos países sedes dessa tecnologia ficando a cargo do Brasil apenas a montagem das peças e equipamentos e não a produção e desenvolvimento da tecnologia.

Pode-se considerar que as políticas industriais fomentam o setor através de investimentos mas não são suficientes para tornarem os setores capazes de competir sem esses incentivos por muito tempo diante do mercado internacional.

1. POLÍTICA INDUSTRIAL BRASILEIRA

As políticas industriais são ações e instrumentos utilizados pelos países com o objetivo de fomentar o setor industrial e aumentar as taxas de crescimento econômico. De acordo com Krugman (1989), política industrial pode ser interpretada como um empenho governamental em fomentar setores avaliados como importantes para o crescimento econômico do país. Ao escolher proteger e estimular determinados setores, em detrimento de outros, os governos estão direcionando suas ações em busca de uma estratégia de desenvolvimento.

Uma agenda voltada para a promoção do desenvolvimento de acordo com as políticas internacionais deve-se ter na lista boas políticas e boas instituições, boas políticas seriam aquelas prescritas por boas instituições, como exemplo as prescrições feitas pelo Consenso de Washington que visam sobre políticas macroeconômicas restritivas, liberalização do comércio internacional e dos investimentos, a privatização e a desregulamentação.

Todas as economias em desenvolvimento utilizaram-se de políticas industriais, comerciais e tecnológicas para a promoção do seu desenvolvimento. A chave para esse processo é investir em atividades de alto valor agregado, ou seja, na indústria nascente (Chang, 2004).

De acordo com Bora *et al.* (2000), de maneira geral, todos os países asiáticos adotaram políticas industriais com instrumentos tais como: restrição às importações, investimentos em setores estratégicos e em capital humano, créditos, subsídios e juros baixos ao setor industrial, investimento em infraestrutura e logística, criação e promoção de conglomerados econômicos e responsabilidade macroeconômica.

No caso Chinês, a política de desenvolvimento do setor industrial é de proteção à indústria, de reformas estruturais e fiscais, destacando-se investimentos em infraestrutura e logística, prioridade nas indústrias de bens de capital em vez de bens de consumo, investimento em ciência, tecnologia e capital humano, créditos e subsídios ao setor industrial, controle das taxas de inflação e dos déficits externo e público, restrições às importações através de cotas, subsídios e barreiras não tarifárias, dentre outros (SOUZA, 2009).

No Brasil, ocorreu no governo Getúlio Vargas na década de 1930, o que ficou conhecido como Revolução Industrial, a primeira ação com o objetivo de proteger o setor industrial, através do processo de substituição de importações, este modelo é feito para atender a demanda do mercado interno.

Após a crise de 1929 o modelo que até então era agroexportador ficou fragilizado com a queda do preço das commodities o que deu forças ao projeto desenvolvimentista, que também era visto como uma solução da qual os países latino-americanos teriam de seguir para superar o subdesenvolvimento. Desenvolvimentismo de acordo com Bielschowski (2004) é a ideologia de superação da pobreza e do atraso brasileiro através de uma industrialização planejada e a constituição de um capitalismo industrial moderno no país.

A industrialização de acordo com a teoria cepalina consistiu em um processo de homogeneização dos níveis de produtividade em todo o sistema econômico, formadas no período de especialização em atividades de exportação; as importações foram alteradas de modo com que satisfizessem as necessidades do desenvolvimento econômico, ou seja, eram voltadas para atender as necessidades do projeto de industrialização.

Outra ação importante na história do setor industrial brasileiro foi a estratégia de Juscelino Kubitschek de fomentar a expansão da indústria de base e de despertar interesse nos

empresários estrangeiros para investirem no Brasil, por meio da implementação do Plano de Metas.

O plano consistia em ações conjuntas de a) investimentos em: infraestrutura, dando destaque para o setor de transporte e energia; b) estímulo ao aumento da produção de bens intermediários como carvão, aço, zinco entre outros; c) incentivos à introdução dos setores de bens de consumo duráveis e bens de capital. A implementação do plano de metas se deu através de comissões setoriais que administravam e viabilizavam as ações, os investimentos e os incentivos nos setores estratégicos na medida em que se faziam necessários.

A concentração de renda diante da nova fase da economia industrial nascente garantia a demanda necessária para a continuidade da produção. A demanda por bens de consumo duráveis estimulou o desenvolvimento de novos setores da economia, uma das principais mudanças no setor de transportes foi a introdução do setor rodoviário que tinha como objetivo introduzir o setor automobilístico no país (GREMAUD, 2010).

A terceira ação ocorreu no Governo de Ernesto Geisel (1974- 1979) com o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), período de aceleração da economia, conhecido como “milagre econômico”. Contudo, em função das crises do petróleo e do cenário internacional desfavorável, o governo não conseguiu alcançar várias das metas e objetivos propostos.

O II PND consistia em um amplo programa de desenvolvimento, os eixos centrais eram: modificação na matriz industrial dando maior ênfase para a participação da indústria pesada; mudança na organização industrial dando maior importância para as empresas privadas nacionais a intenção era fortalecer esse segmento reservando-lhes a área dos bens de capitais; redistribuição da renda e da concentração espacial da produção que eram localizadas próximas às matérias-primas.

O problema central deste plano foi a desaceleração da economia, pois a base do financiamento para o programa era o capital externo. O país que começara a endividar-se ficou dependente no plano doméstico da poupança compulsório e das instituições públicas de crédito, como exemplo o BNDES que permitiria as empresas acumular capital em longo prazo proveniente de uma base de financiamento interno.

Em 1986, com base no Decreto-Lei nº2.283, surge o plano Cruzado com José Sarney, este foi o primeiro plano econômico em larga escala após a Ditadura Militar e teve grande apoio popular. As medidas adotadas pelo plano contra a inflação foram: congelamento de valores de bens, serviços e taxa de câmbio iniciadas em 27 de fevereiro de 1986 durante um ano; preços tabelados; e a criação do seguro-desemprego para aqueles que fossem dispensados sem justa causa ou em virtude do fechamento de empresas.

Na década de 1980, conhecida como “década perdida”, devido às altas taxas de inflação e à elevada dívida externa, o país não priorizou a política industrial. Nos governos seguintes, de Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, a inflação era grande, portanto foram criados alguns planos, como o Plano Cruzeiro e o Plano Real com objetivos de conter a crise (LIMA, 2009).

Ao assumir a Presidência da República, o governo Lula anunciou duas políticas no setor industrial, a PITCE - Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (2003) e PDP Política de Desenvolvimento Produtivo (2008), com objetivos de aumentar a capacidade de inovação das empresas brasileiras e a expansão das exportações (FERRAZ, 2009).

A PITCE focava-se em quatro eixos: a) inovação e desenvolvimento tecnológico; b) inserção externa de modo que a indústria brasileira adequasse aos padrões do comércio mundial dos principais mercados importadores; c) modernização industrial – criação do Parque Industrial Nacional, financiamento e aquisição de novas máquinas e equipamentos nacionais, e no ambiente institucional – melhorar a infraestrutura e a redução de tributos tendo como setores chave os semicondutores, os softwares, os bens de capital e os fármacos; e por fim o d) aumento da capacidade produtiva.

A PDP lançada em 2008 tinha como objetivo geral propiciar o crescimento econômico do país impulsionado pelo desenvolvimento industrial, que traria resultados na geração de emprego e no aumento da competitividade.

Ao contrário da PITCE, a PDP foi lançada em uma boa fase para a economia brasileira, pois apresentava crescimento do setor industrial, melhora da balança comercial e queda nas desigualdades econômicas. Os objetivos dessa política eram ampliar a capacidade de oferta; preservar a robustez da balança de pagamentos; elevar a capacidade de inovação e fortalecer

as micro e pequenas empresas. Para alcançar esses objetivos o Brasil precisaria ampliar os investimentos fixos de 17,6% do PIB em 2007 para 21% em 2010. Os setores que precisariam de maior atenção seriam com investimentos em pesquisa e desenvolvimento; a ampliação da participação das exportações brasileiras nas exportações mundiais e a ampliação de micro e pequenas empresas exportadoras.

Visando aumentar a competitividade da indústria nacional, a partir de incentivos à inovação tecnológica Dilma (2011), implantou o Plano Brasil Maior com o lema Inovar para competir, competir para crescer (BRASIL, 2011). O plano ampliou a visão moderna de política industrial, combinando políticas setoriais e medidas sistêmicas – como desoneração da folha e isenção de IPI.

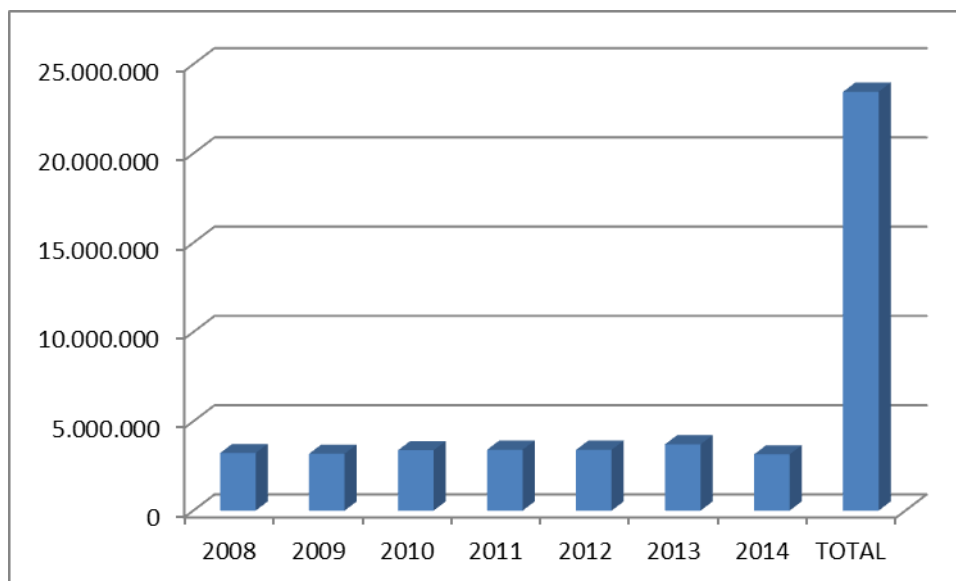
As diretrizes desse plano eram: a) fortalecimento das cadeias produtivas com enfrentamento do processo de substituição da produção nacional em setores industriais intensamente atingidos pela concorrência das importações; b) ampliação e criação de novas competências tecnológicas; c) desenvolvimento das cadeias de suprimento em energias; d) diversificação das exportações e internacionalização corporativa; e) promoção de produtos manufaturados de tecnologias intermediárias com consolidação de competências na economia do conhecimento natural.

Das 287 medidas setoriais do PBM, 40 (13,93% do total de medidas) contém viés protecionista. O setor de tecnologia da informação (TIC) alcança 22,5% do total deste tipo (9). Os setores automotivos (8) e bens de capital (8) com 20% das medidas protecionistas cada, seguidos de defesa, aeronáutica, espacial (6) com 15% do total (BRASIL, 2013).

2. O SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO

A indústria automobilística é uma das cadeias produtivas mais importantes no sistema internacional e o Brasil tem ganhado, nos últimos anos, grande relevância neste setor, por ter um mercado abrangente e competência tecnológica, hoje representa cerca de 23% do PIB industrial (ver gráfico 1). Nos últimos 10 anos, o setor cresceu no Brasil em quantidade de investimentos, na criação de novos produtos, oferecimento de serviços, geração de emprego, renda, e desenvolvimento de novas tecnologias (MDIC, 2015).

Gráfico 1. PRODUÇÃO BRASILEIRA ANUAL DE VEÍCULOS 2008-2015



Fonte: OICA, elaborado pela autora.

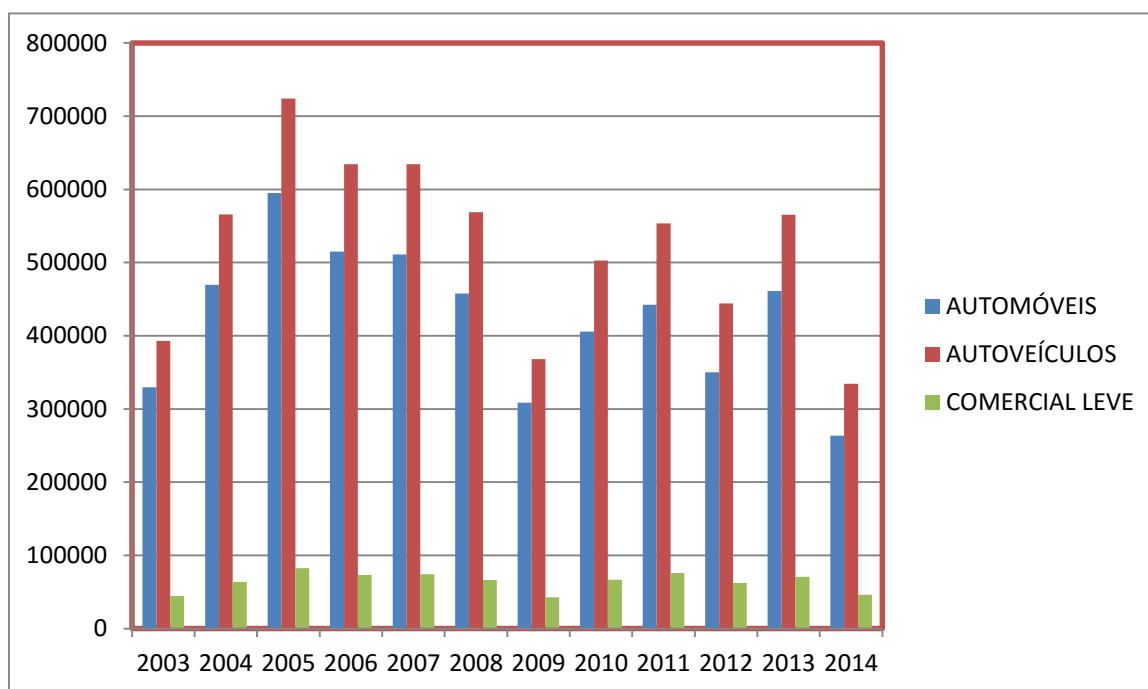
Em 2004, como forma de fomentar o setor nacional, o governo Lula lançou a PITCE, a qual tinha por objetivo o aumento da eficiência econômica e do desenvolvimento e difusão de tecnologias com maior potencial de indução do nível de atividade e de competição no comércio internacional (FERRAZ, 2009).

Segundo Toni (2014) a PITCE constitui-se a partir da combinação de três vetores, em primeiro lugar havia um compromisso da campanha eleitoral de Lula, em 2002, na retomada de políticas ativas pró-desenvolvimento, sobretudo na defesa da indústria nacional e sua necessária modernização competitiva. Um segundo fator foi a colaboração íntima entre setores governamentais, como o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Ministério da Fazenda, e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Um terceiro fator foi o protagonismo político do próprio presidente da República que participava pessoalmente dos debates no Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), também criado naquele ano para promover o diálogo de alto nível entre os setores público, empresários e trabalhadores.

As ações envolviam: a) incentivar as atividades de inovação na empresa, através de incentivos fiscais (lei do bem - 11.196 de 21/11/2005), creditícios (R\$3 bilhões pelo BNDES e FINEP, dos quais 1,2 não reembolsáveis), compras governamentais e possibilidade de subsídio direto às empresas (lei de inovação), simplificação de procedimentos (incentivos fiscais automáticos procedimentos simplificados para novos programas FINEP); b) desenvolvimento de instrumentos diferenciados para cada tipo de público – empresas nascentes de base tecnológica; pequenas, médias e grandes empresas; c) fortalecimento do sistema de propriedade intelectual (INPI); d) fortalecimento do sistema brasileiro de metrologia, normalização e avaliação de conformidade, capitaneado pelo Inmetro; d) apoio ao desenvolvimento de instituições públicas de pesquisa; e) eliminação de entraves legais à aproximação entre instituições públicas de ciência e tecnologia (ICTs – universidades, institutos tecnológicos etc.), através da lei de inovação; e) formação de recursos humanos, através do aumento dos cursos de engenharia e das bolsas direcionadas a áreas tecnológicas; f) desenvolvimento de programas estratégicos nacionais pelo Ministério da Ciência e Tecnologia (espacial, nuclear etc.) (SARLENO; DAHER, 2006, p. 12).

O Plano do Governo Lula da Silva (2003-2010) para o Complexo automotivo era consolidar e ampliar a participação do país na produção mundial. Passar dos 2,9 milhões de veículos produzidos em 2007 para 4,3 milhões em 2010 e 5,1 milhões em 2013 (ver gráfico 2); realizar gastos em Pesquisa e Desenvolvimento de 2% do faturamento em 2010 e 2,5% em 2013; exportar 930 mil veículos em 2010 (FERRAZ, 2009).

GRÁFICO 2. A QUANTIDADE DE VEÍCULOS EXPORTADOS NO PERÍODO DO GOVERNO LULA E DILMA.



456

Fonte: ANFAVEA, elaborado pela autora.

⁴ Automóveis - os veículos automotores projetados, equipados e destinados ao transporte de pessoas e suas bagagens. Alguns exemplos: sedã, hatch, minivan, monovolume, cupê, conversível, crossover.

⁵ Autoveículos - é a categoria que engloba automóvel e o comercial leve.

⁶ Comerciais leves - são os veículos comerciais projetados, equipados e caracterizados para transporte simultâneo ou alternativo de pessoas e carga, com Peso Bruto Total (PBT) de até 3,5 t. Podem ser picapes (pequenas e médias), furgonetas, furgões, “vans” (de passageiros), utilitários esportivos (SUVs) e utilitários (jipes). Também estão incluídos nessa categoria os veículos especiais, como ambulância.

Para que o plano de Lula fosse viável seria necessário um alto grau de investimento em vários setores e em longo prazo. As ações de P&D são concentradas nas matrizes, devido a diversos fatores, entre eles estão a inviabilidade econômica de manter vários centros de pesquisa; a proximidade com a comunidade científica; e também relacionado com problemas de coordenação e controle (ABDI 2008).

Devido a problemas como falta de articulação e coordenação, proposição de ações mais horizontais que setoriais a PITCE não alcançou boa parte de seus objetivos; pouca ênfase nos instrumentos fiscais e, principalmente, face à conjuntura econômica desfavorável⁷ ao lançamento de uma política industrial (SUZIGAN; FURTADO, 2006).

Em 2008, o Governo Federal lançou a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), também conhecido como PITCE II, que teve como objetivo fomentar o crescimento econômico do país, impulsionado pelo desenvolvimento industrial, obtendo resultados na geração de empregos e aumento da competitividade (CORONEL; AZEVEDO; CAMPOS, 2014).

O plano tinha como objetivo específico consolidar e ampliar a participação do país na produção mundial; sustentar o crescimento e incentivar a exportação orientados pelo setor privado nacional; estabelecer metas que foram divididas em quatro macro metas tais como acelerar o investimento fixo, estimular inovação, ampliar inserção internacional do Brasil e aumentar o número de micro e pequenas empresas exportadoras (ABDI, 2015).

Sarti e Hiratuka (2010) reconhecem que a PDP fez um importante diagnóstico sobre os desafios do setor industrial brasileiro, mas a prioridade dada aos instrumentos utilizados e a sua forma de operacionalização, ou seja, os setores que deveriam ser alvos prioritários foi um dos grandes problemas desta política, que refletiu negativamente nos seus resultados.

⁷ Conjuntura econômica desfavorável: O governo Lula iniciou em 2003, com um ciclo de alta de preços internacionais dos commodities, aumento da dívida interna, PIB em declínio, altas taxas de juro e câmbio sobre apreciado.

Diante dos dados expostos fica claro que o Governo Lula foi marcado por uma guinada em termos de política industrial. Lula mostrou preocupação com o estabelecimento de uma política de longo prazo para estimular o desenvolvimento industrial (CHANG, 2002).

O governo Dilma, iniciado em 2011, buscou dar sequência as políticas industriais do governo Lula que tinha como objetivo o aumento da competitividade da indústria nacional incentivando à inovação tecnológica, a agregação de valor, o fomento à produção nacional e a alavancagem da competitividade da indústria no mercado interno e externo. Os conjuntos de medidas adotadas foram: estímulo ao investimento e à inovação; apoio ao comércio exterior; defesa à indústria e mercado interno; desonerações tributárias; financiamento à inovação, aplicação de recursos em setores de alta e média-alta tecnologia; fortalecimento das micro, pequenas e médias empresas inovadoras; criação de programa para qualificação de mão de obra; desoneração de investimentos; financiamentos e garantias para as exportações; preferência para produtos manufaturados e serviços nacionais nas compras governamentais; e financiamento de projetos que reduzam emissões de gases de efeito estufa (SOARES; CORONEL; FILHO, 2013).

As políticas industriais constituíram planos com ênfase em medidas setoriais. No PBM foram separados em dezenove setores para receber estímulos especiais. O quadro que segue apresenta o número de medidas destinadas a cada setor e a porcentagem que ela representa na indústria brasileira.

**QUADRO 1. QUANTIDADE DE MEDIDAS INDUSTRIAIS DO PLANO BRASIL
MAIOR POR SETORES**

Setores		Quantidade	%
1	Petróleo, gás e naval	6	2,09%
2	Complexo da saúde	29	10,10%
3	Automotivo	29	10,10%
4	Defesa, aeronáutica, espacial	28	9,76%
5	Bens de capital	24	8,36%
6	Tic/ complexo eletroeletrônico	23	8,01%
7	Química	5	1,74%
8	Energias renováveis	17	5,92%
9	Indústria da mineração	4	1,39%
10	Metalurgia	3	1,05%
11	Papel e celulose	5	1,74%
12	Higiene pessoal, perfumaria e cosméticos	2	0,70%
13	Couro, calçados, têxtil, confecções, gemas e joias	8	2,79%
14	Móveis	9	3,14%
15	Construção civil	5	1,74%
16	Agroindústria	70	24,39%
17	Comércio	5	1,74%
18	Serviços	8	2,79%
19	Serviços logísticos	7	2,44%
TOTAL		287	100,00%

Fonte: Instituto Braudel, 2013.

Os setores que mais receberam atenção dessas medidas foram os setores mais competitivo ficando o setor automobilístico com 10% delas, pois este se trata de um setor estratégico para a economia. O setor automotivo é composto por uma cadeia o setor de montadoras, o setor de fornecedores e o setor de autopeças, este último tem um papel central, pois fornece peças e acessórios para o segmento final de automóveis e caminhões (ABDI 2008).

Em 2014 o Brasil contava com 31 fabricantes (veículos, máquinas agrícolas e rodoviárias); 500 fabricantes de autopeças; 5533 concessionárias em 2015 (ver quadro 2); 64 unidades industriais em 10 estados e 52 municípios; capacidade produtiva instalada de 4,5 milhões de unidades de veículos (ver gráfico 3), e de 100 mil unidades de máquinas agrícolas e rodoviárias; faturamento, em 2014, (incluindo autopeças) foi de US\$ 110,9 bilhões; empregos

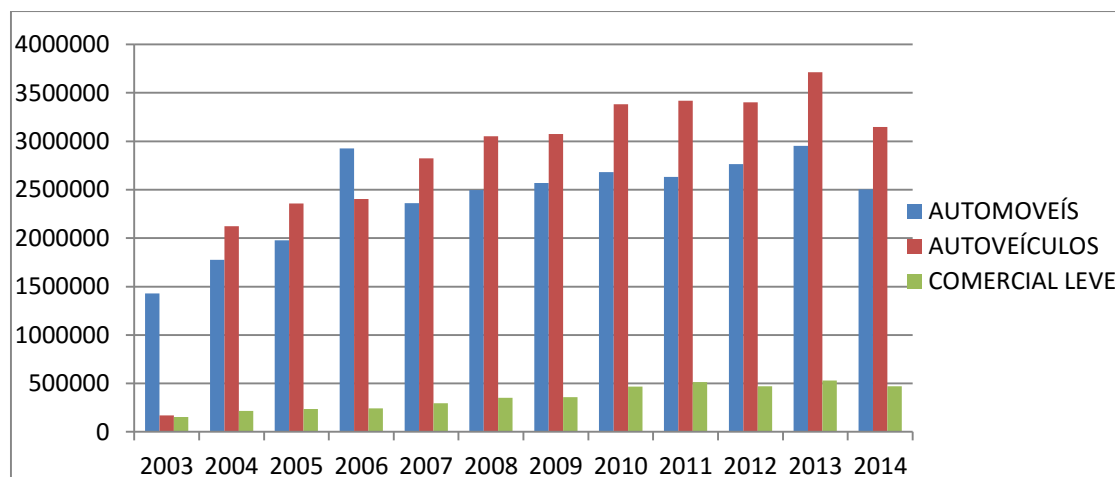
diretos e indiretos totalizando 1,5 milhões de pessoas; participação de 23,0% no PIB Industrial e de 5,0% no PIB Total, em 2014; e, por fim, elevou o país ao 8º maior produtor e 4º mercado interno no ranking mundial em 2014 (MDIC, 2015).

QUADRO 2. Concessionárias por empresa e unidade da Federação – 2014.

CONCESSIONÁRIAS POR EMPRESAS E UNIDADES DA FEDERAÇÃO 2014					
	NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRTO OESTE
CHEVROLET	24	76	234	106	45
GENERAL MOTORS					
FORD	25	79	227	121	42
VOLKSWAGEM	24	76	221	99	40
FIAT					
TOYOTA	12	22	72	32	15
HONDA	10	20	72	22	11
RENAULT	12	35	122	77	35
PEUGEOT	7	15	53	38	9
CITROEN	7	20	77	35	14

Fonte: ANFEVA, 2015. Elaborado pela autora.

Gráfico 3. Produção Brasileira Anual de Veículos de Origem Nacional (2003-2014)



Fonte: ANFAVEA, 2015. Elaborado pela autora.

A modularização ou a divisão do processo de produção permitiu que os setores de autopeças e montadoras tornassem mais atuantes devido às exigências de mão de obra qualificada tanto para os clientes quanto para o fornecimento de peças para as fábricas e montadoras.

3. A INSERÇÃO DAS MARCAS E MODELOS CHINESES NO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO

A entrada das marcas chinesas no mercado brasileiro se dá em sua maioria por fusões e aquisições ou por joint-ventures. Algumas dessas marcas utilizam as plantas CKD (Completely Knocked-Down), ou seja, os componentes para a produção do automóvel é enviado pela matriz e no Brasil é realizada apenas a montagem (CEBC).

Em 2009, a China tornou-se o principal parceiro comercial do país. Desta forma, o país asiático utilizou de sua posição para atuar em várias frentes comerciais no Brasil, inclusive no setor automotivo. As exportações chinesas apresentaram ritmo de crescimento acelerado nos últimos anos. Foram 170 mil unidades exportadas em 2005, 340 mil em 2006 e 612 mil em 2007. (GOLDENSTEIN & CASOTTI, 2008).

No ano de 2010, montadoras chinesas, como a Chery e a JAC, anunciaram investimentos no mercado brasileiro. A primeira delas já tem 73 concessionárias e um projeto anunciado para instalação de uma fábrica localizada em Jacareí em um terreno de mais de um milhão de metros quadrados com capacidade de produção de até 150 mil veículos por ano. A segunda também possui ampla rede de concessionárias, com 50 unidades espalhadas no Brasil e sua fábrica será localizada em Camaçari, na Bahia, a nova planta da JAC Motors contará com um investimento de R\$200 milhões, com capacidade para 20.000 veículos por ano.

Diante do exposto, entende-se que o Brasil tornou-se uma opção atrativa como mercado para os investidores estrangeiros, já que o país é um dos maiores consumidores de automóveis do mundo. O aquecimento do mercado automotivo e as ações políticas industriais adotadas pelo governo, atraíram grandes marcas estrangeiras para implantar suas montadoras e concessionárias no território brasileiro.

A política de redução do IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados trouxe um grande impacto sobre as vendas de veículos no Brasil entre janeiro e novembro de 2009, o que

foi de grande peso para a recuperação das vendas no setor após a crise financeira internacional e o que facilitou a decisão do grupo representante da JAC MOTORS em decidirem por implantar uma fábrica no país.

Entre 2004 e 2007, o crescimento médio anual da produção e da venda de veículos nacionais e importados no país foi de 13% ao ano. Grande parte deste crescimento se deve ao mercado interno, uma vez que a exportação brasileira de veículos automotores cresceu somente até 2005, apresentando uma queda nos anos seguintes, sem retornar ao pico de 897 mil unidades alcançadas no ano de 2005. Somente em 2007, a produção e as vendas de veículos automotores aumentaram 14% e 28%, respectivamente. (Ver quadro 3)

Quadro 3. Balança comercial brasileira de veículos e autopeças em relação ao mundo

ANO	AUTOVEÍCULOS		AUTOPEÇAS	
	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
2001	2.640,1	2.017,0	3.910,7	4.416,5
2002	2.633,4	1.093,5	4.163,0	4.147,3
2003	3.566,5	828,0	5.137,3	4.503,9
2004	4.950,7	880,4	6.431,5	5.824,8
2005	7.076,8	1.350,6	7.855,0	7.070,2
2006	7.320,7	2.633,6	9.314,6	7.236,8
2007	7.800,3	4.083,5	9.939,8	9.772,2
2008	8.409,6	6.865,3	10.880,5	13.557,9
2009	4.621,1	6.971,1	7.071,7	9.508,1
2010	6.909,6	10.869,5	10.691,7	14.855,3
2011	7.656,8	14.709,4	12.537,5	17.999,3
2012	6.784,6	12.701,3	11.625,5	18.129,0
2013	8.739,5	12.622,1	10.748,4	21.347,0
2014	5.531,7	10.931,3	9.185,0	19.386,8

Fonte: ANFAVEA, 2015. Elaborado pela autora.

Quadro 4. Balança comercial brasileira de veículos e autopeças em relação a China

BRASIL /CHINA				
	AUTOVEÍCULOS		AUTOPEÇAS	
ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
2006	11,1	0,7	199,8	433,5
2007	13,9	6,6	151,9	473,7
2008	0,7	117,6	164,2	874,1
2009	-	85,4	57,1	567,1
2010	0,1	215,5	134,0	1.218,5
2011	0,1	761,6	147,2	1.750,4
2012	0,0	181,5	155,9	1.752,7
2013	0,3	224,2	129,0	2.073,1
2014	0,7	156,9	116,0	2.067,3

Fonte: ANFAVEA, 2015. Elaborado pela autora.

O ambiente macroeconômico favorável, o acesso ao crédito, a melhora na renda das famílias, o aumento do emprego com carteira assinada e o progresso da classe C contribuíram positivamente para este quadro. Em setembro de 2008, as vendas totais de veículos automotores superavam em cerca de 30% as vendas do mesmo mês do ano anterior, e a produção crescia em aproximadamente 20%, mantida a mesma base de comparação. Esse ciclo de produção se vê interrompido com o acirramento da crise financeira internacional. O governo para continuar com a produção industrial utilizou-se de políticas de incentivos fiscais para os setores estratégicos e especialmente para a indústria automobilística. (IPEA, 2010)

Essa onda de interesses internacionais no mercado brasileiro também despertou a China. Nos últimos anos, um processo análogo vem ocorrendo com a entrada efetiva das marcas chinesas no mercado brasileiro: Chana, Effa, Jinbei, Hafei, Chery, MG, Lifan e JAC e as entradas potenciais da: Haima, Brilliance, BYD, Great Wall, Geely e Shuanghuan Automobile (UEDA, 2013).

As primeiras empresas chinesas a se instalarem no mercado brasileiro, a partir de 2006, foram a Chana, a Effa Motors e a Hafei (UEDA, 2013).

As marcas Changan Automobile (também conhecida como Chana) e a Haima são das joint ventures, representada no Brasil desde (Chana) 2007 e (Haima) 2012, pela Districar Importadora e Distribuidora de Veículos, pertencentes ao grupo empresarial português Tricos SGPS SA, este grupo possui negócios em 8 países dentre eles no Brasil e na China. Faturamento anual na ordem de US\$ 170 milhões. A Changan Automobile tem diversos produtos, incluindo automóveis de passeio, minivans, furgões e picapes de uso comercial. A rede de distribuição da Changan abrange estados das regiões Sudeste, Sul, Centro-Oeste e Nordeste (CHANGAN MOTORS, 2015).

A Effa Motors chegou ao Brasil em 2007 com uma fábrica de veículos comerciais e de passeio. A empresa adotou uma política de preços mais justos com condições facilitadas de financiamento e leasing (EFFA, 2015).

São representados no Brasil pela CN Auto, importadora oficial das marcas chinesas Hafeie Jinbei, com objetivo de oferecer produtos e serviços da mais alta qualidade, com preços competitivos para atender aos segmentos de transporte de cargas e pessoas (CNAUTO, 2015).

A Jianghuai Automobile Co., Ltd. – posteriormente chamada de JAC MOTORS, montou seu polo industrial na Bahia, esta planta obteve investimentos avaliados em cerca de R\$200 milhões, com capacidade para 20.000 veículos por ano. Além das etapas tradicionais de produção, a montadora conta com Centro de Desenvolvimento de Novas Tecnologias, Centro de Estilo e Design, Laboratórios de Controle de Emissão de Poluentes, Pista de Testes e Centro de Capacitação Profissional, 50 concessionárias em todo o país e um centro de distribuição de peças. Na China, foi fundada em 1964 e está situada em um terreno de 300.000 m², a fábrica em si, ocupa 120.000 m². E o tamanho da produção, em 2009, superou os 450.000 veículos (JAC MOTORS BRASIL, 2015).

No mesmo ano a Chery Automobile Co. desembarcou no Brasil, como um mercado promissor para a fabricante em sua estratégia de internacionalização para oferecer, de acordo com seu objetivo, a melhor relação em custo e benefício do mercado. Sua fabrica é instalada

em Salto, interior de São Paulo, a sede administrativa da companhia no país ocupa uma área de 100 mil metros quadrados e conta com escritórios para os executivos da montadora, área administrativa, oficinas, salas de treinamento e depósito de peças (CHERY BRASIL, 2015).

As maiores empresas nacionais vêm perdendo fatias de mercado para as marcas estrangeiras. Por exemplo, desde a liberalização às importações, em 1990, é a primeira vez que os principais modelos fabricados pelas quatro grandes montadoras brasileiras respondiam por 57% das vendas internas em 2004. Em 2011, a participação conjunta destes seis modelos caiu para 36% de janeiro a abril (UEDA, 2013).

Em outubro de 2012, a LIFAN MOTORS assumiu a operação de sua marca no país, cujos veículos eram até então importados e comercializados por um representante. A inauguração do Centro de Distribuição de Peças da LIFAN MOTORS, em novembro de 2013, localizado junto à sede da empresa permitiu que a área de pós-vendas, o que foi vital para o sucesso da marca, pudesse estabelecer e alcançar o nível de 92% de atendimento de peças e serviços, o que reflete a satisfação dos clientes da LIFAN MOTORS e a percepção da imprensa sobre a marca (LIFANMOTORS, 2015).

Em fevereiro de 2013, o Grupo Gandini anunciou a constituição da Geely Motors do Brasil, cujo início de operações se deu em janeiro de 2014, a Geely Motors do Brasil inaugurou sua sede na cidade de Itu, que também atua como showroom-modelo às concessionárias da marca, e hoje conta com 6 concessionários no Brasil (GEELYMOTORS, 2015).

Quadro 5. Venda de veículos leves chineses por marca

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
CHANGAN	352	477	1824	7543	1	1143	184	11524
CHERY			8733	3311	978	8067	9547	30636
EFFA CHANGE			646	851	10			1507
EFFA HAFEI	487	974	5471	13159	672			20763
HAFEI MOTORS	358	1534	6246	13786	3574	2142	473	28113
JAC MOTORS				38217	7248	15980	8416	69861
JINBEI	12	194	273	1283	1156	932	677	4527
HAIMA	358	1534	6246	13786	3574	2142	473	28113
GEELY						3	182	185
LIFAN			1131	3757	385	2264	5355	7619
Obs. Informações de vendas no atacado até 2012.								
A partir de 2013 as informações referem-se aos dados de licenciamento de veículos.								
Fonte:(HISTÓRICO 1991 - 2015 POR MARCA) ABEIFA								

FONTE: ABEIFA, elaborado pela autora.

A entrada dos modelos chineses com alta tecnologia trouxe grandes impactos para as automobilísticas brasileiras e, por consequência, para toda a cadeia automobilística, pois os concorrentes chineses possuem características extremamente desafiadoras, como recursos tecnológicos avançados, típicos de modelos de luxo, não obstante, preços mais baixos do que os concorrentes da indústria brasileira na mesma categoria (CEBC). A abertura do mercado obrigou as empresas nacionais a pensarem redução de custos, aumento de produtividade e introdução de novas tecnologias.

No ano de 2003 a economia brasileira não obteve crescimento expressivo, mas a desvalorização cambial no final do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 a 2003) contribuiu para estimular a expansão da produção industrial e para o aquecimento do comércio exterior principalmente no aumento das demandas das economias asiáticas em especial a China.

A China tornou-se um local muito atraente para o capital estrangeiro, não apenas pela reserva de mão de obra barata, mas também devido às condições de saúde, educação e a capacidade de autogerenciamento, além do número de oferta e demanda que estimulavam a produção dentro do país.

Ao aceitar a entrada de capital estrangeiro a China utilizou-se deste para atender aos interesses nacionais. As medidas de privatização e desregulamentação eram um meio utilizado para estimular a concorrência das empresas estatais com as empresas estrangeiras.

A estratégia chinesa foi dividir o país em locais específicos para produção e exportação de determinado produto o que ficou conhecido como ZPEs – Zonas de Processamento para Exportação. Esses locais eram específicos para a formação da indústria especializada e a produção voltada para a exportação. As ZPEs foram divididas em três conglomerados industriais, cada um com sua especialização:

(...) o delta do rio Pérola é especializado em indústrias que fazem uso intensivo de mão de obra em produção e montagem de peças de reposição; o delta do rio Yang-tsé é especializado em indústrias que fazem uso intensivo de capital e em produção de carros, semicondutores, celulares e computadores; e Zhoanguan Cun, em Pequim, é o vale do Silício da China. (ARRIGHI 2008, PG362)

O governo chinês, incentivou o desenvolvimento da informática promovendo a correlação direta entre universidade, empresas e bancos estatais.

Com relação às empresas automobilísticas chinesas, por exemplo, estas formaram joint-ventures com suas rivais, Guangzhou chinesa se uniu com as japonesas Honda e Toyota. Dessa forma os chineses aprenderam as práticas e conheceram os sistemas de seus concorrentes.

3.1 JAC MOTORS

A Jianguai Automobile Co. Ltd ou JAC MOTORS fundada em 1964 na China começou com a produção de caminhões e aos poucos foi expandindo e modernizando suas instalações. Atualmente conta com uma diversificada linha de veículos que atendem aos diversos segmentos do mercado. A base de pesquisa e desenvolvimento da linha JAC é feita na China.

Em 1990 exportou a primeira unidade para a Bolívia e desde então se faz presente em mais de 100 países da África, América do Sul, América do Norte, Europa, Ásia e Oceania, acumula um crescimento de 80% nas vendas por ano e na China é a marca líder de vendas para exportação.

A marca conta ainda com um avançado centro de tecnologia e um centro de design localizado em Turim na Itália e outro em Tóquio no Japão, estes centros desenvolvem novos projetos automotivos, de espaço interior, estrutura e montagem.

Em outubro de 2011 o grupo SHC detentor dos negócios da JAC MOTORS do Brasil protocolou no Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, o plano detalhado sobre o projeto de implantação da fábrica em Camaçari na Bahia que previa investimentos na casa de 900 milhões de reais, sendo 80% capital nacional do grupo SHC e 20% do grupo chinês. A capacidade de produção para o projeto previa produzir 100 mil unidades anuais e criar 3,5 mil empregos diretos. O projeto incluía um centro de desenvolvimento de novas tecnologias como exemplo a adoção do motor com sistema de alimentação flex, centro de estilo e design, laboratórios de controle de emissão de poluentes, pistas de testes, centro de capacitação profissional e etapas de produção, soldagem pintura e montagem final do veículo.

A marca já comercializava seus produtos no Brasil vindos por importações habilitado através do programa INOVAR-AUTO⁸. Este programa beneficiava com redução de IPI

⁸ O programa Inovar-Auto é um programa de incentivo à inovação tecnológica e adensamento da cadeia produtiva de veículos automotores, é o regime automotivo do Governo Brasileiro que tem como objetivo a criação de condições para o aumento de competitividade no setor automotivo, produzir veículos mais econômicos e seguros, investir na cadeia de fornecedores, em engenharia, tecnologia industrial básica, pesquisa e desenvolvimento e capacitação de fornecedores. Criado pela Lei nº 12.715/2012, o programa possui validade para o período de 2013 a 2017. O Programa estimula a concorrência e a busca de ganhos sistêmicos de eficiência e aumento de produtividade da cadeia automotiva, das etapas de fabricação até a rede de serviços tecnológicos e de comercialização. Os incentivos tributários do Programa estão direcionados a novos investimentos, à elevação do padrão tecnológico dos veículos e de suas peças e componentes e à segurança e eficiência energética

aqueles que tivessem intenção de abrir fábricas no Brasil. Como pode ser visto na publicação do decreto a seguir:

Dispõe sobre redução do IPI à indústria automotiva, a ser usufruída até 31 de julho de 2016.

A redução de alíquotas do IPI, definida em pontos percentuais, nos termos do Anexo VIII do Decreto nº 7.819/2012, aplica-se aos produtos classificados nos códigos da tabela de incidência do imposto sobre produtos industrializados (TIPI) relacionados no Anexo I do mesmo ato, nas condições descritas a seguir:

Art. 1º a 10 do Decreto nº 7.819/2012) que produza, no País, os produtos de que trata o Anexo I do Decreto nº 7.819/2012, ou que tenha projeto de instalação de fábrica ou de nova planta ou projeto industrial para tal produção, a redução aplica-se (art. 21, caput e §§ 1º e 2º, do Decreto nº 7.819/2012); no desembaraço aduaneiro e na saída do estabelecimento importador; às importações realizadas diretamente pela empresa habilitada ao INOVAR-AUTO, por encomenda ou por sua conta e ordem; aos produtos que atendam às respectivas exigências, limites ou restrições quantitativas dos acordos referidos; somente às importações de produtos da mesma marca de veículos fabricados pela empresa habilitada; na saída de estabelecimento equiparado a industrial, por força do art. 13 da Lei nº 11.281/2006, no caso de importações realizadas por conta e ordem ou por encomenda de empresa habilitada; Quando importados diretamente, ou por sua conta e ordem, ou por encomenda de empresa habilitada ao INOVAR-AUTO, não se aplicando aos produtos relacionados no Anexo VI do Decreto nº 7.819/2012 e respeitado o limite, por ano-calendário (art. 22, inciso II e § 2º, do Decreto nº 7.819/2012): do que resultar da média aritmética da quantidade de veículos importados pela referida empresa nos anos-calendário de 2009 a 2011; ou de quatro mil e oitocentos veículos, caso a operação de que trata a alínea "a" resulte em valor superior. (BRASIL, 2014)

A conclusão da fábrica prevista para 2014 foi adiada para 2017 e estará 80% menor. O atraso no projeto é devido aos problemas com financiamentos que de início contaria com R\$1 bilhão para a produção de 100 mil carros que decaiu para 20 mil por ano que custará R\$ 200

veicular. Para habilitação ao Programa, as empresas deverão se comprometer com metas específicas. Investimentos mínimos em P&D (inovação); Aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores; Produção de veículos mais econômicos; Aumento da segurança dos veículos produzidos; Os beneficiários seriam as empresas que não produzem, mas comercializam veículos no país e empresas que apresentem projeto de investimento para produção de veículos no país. (MDIC 2016)

milhões. A redução no tamanho do projeto é resultado da saída do grupo chinês e o declínio do setor automotivo no Brasil. De acordo com dados da Fenabreve em 2015 a venda de veículos leves e de passeio sofreram queda de 25,6% em relação a 2014 (folha UOL, 2016). Com volume esperado de 20.000 unidades/ano, a instalação deve produzir inicialmente uma das duas opções do T5⁹, podendo ser manual ou CVT¹⁰ onde o crossover T5 será montado em CKD a partir do primeiro trimestre de 2017.

O investimento de R\$ 200 milhões será 100% da SHC. Antes, porém, o projeto era produzir 100.000 unidades/ano em sociedade com os chineses. Em 2017, a JAC Motors trará importado o crossover T3, que já roda em testes no Brasil (JAC MOTORS, 2016).

A fábrica deixou de pagar R\$ 100 milhões em ICMS para a importação dos carros, o governo da Bahia concedeu incentivos fiscais à montadora para que esta se instalasse no estado. Já em 2016 o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços cancelou a habilitação da empresa JAC MOTORS ao Programa Inovar-Auto em virtude do não cumprimento de contratos em relação aos investimentos prometidos no país. A montadora usufruía de incentivos fiscais tais como redução do IPI.

De acordo com notícia publicada no site automotive business, com a redução do tamanho da fábrica para apenas 20% do total a companhia afirmou que pretende apenas montar os veículos no Brasil a partir da importação de kits da matriz na China e não tem pretensões de instalar uma linha de produção completa.

A matriz na China continuará dando suporte ao grupo no Brasil com infraestrutura, máquinas e projetos de engenharia entre outros. O afastamento da parceria chinesa no projeto brasileiro é refletido também no declínio do mercado nacional de veículos, a região permanece importante no cenário automotivo global, mas o potencial fica para o longo prazo” (Pincigher 2016).

⁹ T5 – modelo de SUV produzido pela JAC MOTORS.

¹⁰ CVT – tipo de câmbio automático.

A JAC MOTORS deve cumprir com a instalação da montadora, pois o programa do MDIC impõem algumas condições caso as exigências não sejam cumpridas. A montadora deve atingir metas de eficiência energética, além disso, a política industrial concede cota de 4,8 mil carros que pode ser importada anualmente sem a alíquota majorada. Para carros nacionais serem isentos do IPI maior, eles precisam ter, no mínimo, 65% de conteúdo nacional e regional, e as montadoras devem fazer investimento no desenvolvimento de novas tecnologias. O Inovar-Auto concede crédito presumido de IPI para a importação de carros até que a produção local seja inaugurada. Este é um dos compromissos que podem ter influenciado a empresa JAC MOTORS a investir na montagem local mesmo com a queda do mercado brasileiro.

Considerações Finais

Durante a crise de 2008 e após ela, o equilíbrio da economia mostrou-se fundamental para a preservação do setor industrial brasileiro, evitando a consequente quebra dos atacadistas e varejistas direta e indiretamente dependentes dos produtos do setor secundário. Por outro lado, o substancial aumento do consumo de produtos industrializados provenientes da indústria automobilística foi fundamental para preservar o mercado de uma provável deflação. Com este cenário de queda nas vendas dos veículos e o desaquecimento do mercado automobilístico fez com que os investidores da JAC MOTORS no Brasil repensassem o projeto de instalação de uma fábrica no país devido ao alto grau de investimento em relação ao número das vendas que estavam em queda no momento tornou mais viável a implantação de uma montadora ao invés de uma fábrica.

Nesse projeto menor da JAC MOTORS como montadora não haverá transferência de tecnologia para o Brasil como era esperado no projeto da fábrica que desenvolveria a produção das partes até a etapa final no país utilizando-se de mão de obra qualificada e de grupos específicos para a criação de novos modelos.

Os resultados destas políticas não foram muito satisfatórios porque mesmo com incentivos industriais destinados a esse setores estratégicos não há transferência significativa de tecnologia, pois esta é importada pronta dos países sedes dessa tecnologia ficando o Brasil responsável apenas pela montagem das peças e não ao desenvolvimento da tecnologia.

As políticas industriais fomentam o setor através de investimentos mas não são suficientes para tornarem os setores capazes de competir sem esses incentivos por muito tempo diante do mercado internacional.

Referências

ABDI, Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. **Política Industrial**, 2015. Disponível em: http://www.abdi.com.br/Paginas/politica_industrial.aspx. Acessado: 14/03/2016

ABDI, Fernanda de Negri. Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. **Estudos Setoriais de Inovação: Setor Automotivo**. 2008. ABDI. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Paginas/estudo_detalhe.aspx?e=BoletimdeAcompanhamentoSetoria1&f=Automotivo&n=2>. Acesso em: 24/7/2016.

ABDI, **Presidente da ABDI recebe executivos de banco de investimento chinês**. Disponível em: http://www.abdi.com.br/Paginas/noticia_detalhe.aspx?i=4103. Acessado em: 23/08/2016.

ABDI. **IPI menor deu gás aos segmentos de bens duráveis** Disponível em: http://www.abdi.com.br/Paginas/noticia_detalhe.aspx?i=3309. Acessado em: 24/08/2016.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2008. 428 p.

AUTOMOTIVEBUSINESS. **JAC Motors revê projeto de fábrica brasileira**. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23367/jac-motors-reve-projeto-de-fabrica-brasileira>. Acessado em: 22/08/2016

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. 5. ed. Rio de Janeiro, RJ : Contraponto, 2004. 480p.

BORA, B.; LLOYD, P.J.; PANGESTU, M. Industrial policy and the WTO. **The World Economy**, v. 23, n. 4, p. 543-559, 2000.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. **Cartilha Brasil Maior**, 2011. Disponível em: http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/wp-content/uploads/cartilha_brasilmaior.pdf. Acessado: 31/01/2016

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Balança Comercial Brasileira – Dados Consolidados**. Asa Norte, Brasília (DF), 2013. Disponível em: <http://dai-mre.serpro.gov.br/>. Acessado: 30/01/2016

BRASIL. **Redução de Alíquota do IPI - Indústria Automotiva**. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/imunidade-isencoes-e-reducoes/tratamento/concessoes-e-condicoes-especificas/reducao-de-aliquota-do-ipi-industria-automotiva>. Acessado em: 11/09/2016.

BRASIL, **O que é o Plano Brasil Maior?** Disponível em: <http://www.brasil-economia-governo.org.br/2013/10/23/o-que-e-o-plano-brasil-maior/>. Acessado em: 20/08/2016.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. São Paulo: Ed. Unesp, 2002. 423p

CHANG, Ha-Joon . **Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica**. São Paulo, SP : Ed. Unesp, 2004. 266p

CHANGANMOTORS, Changan Automobile. **A Changan Motors**, 2015. Disponível em: <http://changanmotors.com.br/a-changan-motors/>. Acessado: 31/02/2016

CEBC. CONSELHO EMPRESARIAL BRASIL CHINA. . **INVESTIMENTOS CHINESES NO BRASIL: UMA NOVA FASE DA RELAÇÃO BRASIL CHINA**. 2011. Disponível em: <http://www.cebc.org.br/pt-br/projetos-e-pesquisas/investimentos-chineses-no-brasil/investimentos-chineses-no-brasil>>. Acesso em: 18 maio 2016.

CNAUTO. **A CN Auto**, 2015. Disponível em: <http://www.cnauto.com.br/index.php/br/cn-auto>. Acessado: 31/02/2016

CHERY BRASIL – **“Novos carros para um novo Brasil”** Disponível em: <http://www.cherybrasil.com.br/chery-brasil>, 2015. Acessado: 31/02/2016

CORONEL, Daniel Arruda; AZEVEDO, André Filipe Zago de and CAMPOS, Antônio Carvalho. **Política industrial e desenvolvimento econômico: a reatualização de um debate histórico**. *Rev. Econ. Polit.* [online]. 2014, vol.34, n.1, pp. 103-119. ISSN 0101-3157.

EFFAMOTORS. **AEffa Motors**, 2015. Disponível em: http://www.ffmpegotors.com.br/ffmpegotors_site/index.php/effa-motors. Acessado: 31/02/2016

FENABRAVE – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. **“ANUARIO 2010 – O Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil”**. São Paulo, 2010

FERRAZ, Max Benjoi. **Retomando o debate: a nova política industrial do governo Lula**. Rev. Planejamento e Políticas Públicas, n. 32 jan./jun., p. 227-264, 2009.

GOLDENSTEIN, M. & CASOTTI, B. **PANORAMA DO SETOR AUTOMOTIVO: As Mudanças Estruturais da Indústria e as Perspectivas para o Brasil**. Informe Setorial, BNDES. Rio de Janeiro. n.28. p.147-188, Set. 2008.

GREMAUD, Amaury Patrick; TONETO JUNIOR, Rudinei; VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. **Economia brasileira contemporânea**. 7. ed. São Paulo, SP : Atlas, 2010. 659p.

JACMOTORSBRASIL, **Jac MotorsFábrica**. Disponível em: <http://www.jacmotorsbrasil.com.br/fabrica>. Acessado: 31/02/2016

JACMOTORSBRASIL.**Jac Motors protocola junto ao governo federal seu plano de fábrica no Brasil**. Disponível em:<http://www.jacmotorsbrasil.com.br/content/jac-motors-protocola-junto-ao-governo-federal-seu-plano-de-f%C3%A1brica-no-brasil> Acessado em:20/08/2016.

JAC MOTORSBRASIL. **JAC Motors tem novo endereço em Camaçari – Produção do T5 começa em 2017**. Disponível em: <http://www.jacmotorsbrasil.com.br/not%C3%ADcias/jac-motors-tem-novo-endere%C3%A7o-em-cama%C3%A7ari-%E2%80%93-produ%C3%A7%C3%A3o-do-t5-come%C3%A7a-em-2017>. Acessado em: 12/09/2016

KRUGMAN, P.R. Industrial organization and international trade.In: SCHMALENSEE, R.; WILLIG, R. (Eds.). **Handbook of industrial organization**. New York: Elsevier, 1989

LIFANMOTORS.**Institucional** 2015.Disponível em: <http://www.lifanmotors.com.br/carros/empresa.php>. Acessado: 31/02/2016

LIMA, MJO. **As empresas familiares da cidade de Franca: um estudo sob a visão do serviço social** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009. 240 p. ISBN 978-85-7983-037-2. AvailablefromSciELO Books. Acessado: 30/01/2016

MACHADO ,LUIZ TOLEDO **A teoria da dependência na América Latina**, ESTUDOS AVANÇADOS 13 (35), 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0103-40141999000100018&lng=es&tlng=pt Acessado em: 01/09/2016

MDIC - MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMERCIO EXTERIOR – “Cadeia Produtiva”. **Setor Automotivo** - 2015. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327> . Acessado: 30/01/2016

MDIC – MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO, INDUSTRIA E COMERCIO EXTERIOR – **PROGRAMA INOVAR AUTO**. 2016. Disponível em: http://inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.aspx?_adf.ctrl-state=xhpkgq2xb_9. Acessado: 01/10/2016.

SALERNO, Mario Sergio; DAHER, Talita. **Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior do governo federal (PITCE): balanço e perspectivas**. Brasília: MDIC, 2006. Disponível em: <http://investimentos.mdic.gov.br/public/arquivo/arq1272980896.pdf>. Acessado: 14/03/2016

SARTI, F.; HIRATUKA, C. **Perspectivas de investimentos no Brasil**. Rio de Janeiro: Synergia, 2010.

SOARES, Cristiano Sausen; CORONEL, Daniel Arruda; FILHO, Pascoal José Marion. **A recente política industrial brasileira: da política de desenvolvimento produtivo ao plano maior**. Revista Perspectivas Contemporâneas, v. 8, n. 1, p. 1-20, jan./jun. 2013. Disponível em: <http://revista.grupointegrado.br/revista/index.php/perspectivascontemporaneas>. Acessado: 01/02/2016

SOUZA, L.E.S.D.; FONSECA, P.C.D. **O processo de substituição de importações**. São Paulo: LTCE, 2009.

SUZIGAN, W.; FURTADO, J. **Política industrial e desenvolvimento**. Revista de Economia Política, São Paulo, v. 26, n. 2, p. 163-185, 2006.

TONI, Jackson De. **Dez anos da política industrial: conquistas e desafios a superar**. Revista Carta Capital, 2014. Disponível: <http://www.cartacapital.com.br/economia/dez-anos-da-politica-industrial-brasileira-conquistas-e-desafios-a-superar-2913.html>. Acessado: 14/03/2016

UEDA, Thiago Vinicius Alves. **A entrada dos veículos comerciais leves chineses: uma ameaça à hegemonia das grandes marcas?**. *J. Transp.*, vol.7, n.1, pp. 83-102, 2013.

OICA, Production Statistics, Disponível em: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> Acessado em: 10/12/2015.

UOL FOLHA. **JAC Motors só vai produzir 20% do prometido na fábrica da Bahia.** Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/02/1736626-jac-motors-so-vai-produzir-20-do-prometido-na-fabrica-da-bahia.shtml>. Acessado em: 10/09/2016.

SUBMISSÃO ONLINE PARA O SITE:

<http://www2.marilia.unesp.br/revistas/index.php/bjir/about/submissions#authorGuidelines>

DIRETRIZES PARA AUTORES

A BJIR - Brazilian Journal of Internacional Relations aceita trabalhos inéditos nos idiomas inglês, espanhol, francês e português, sob forma de artigos, ensaios bibliográficos e resenhas na área de Relações Internacionais. Os trabalhos devem ser de interesse acadêmico e social e inteligíveis ao leitor culto.

A publicação dos trabalhos é condicionada a pareceres de Membros do Conselho Científico de BJIR - Conselho Editorial, Conselho de Redação e Avaliadores ad hoc -, aos quais é garantido o anonimato no processo de avaliação. Eventuais sugestões de modificações nos trabalhos (estrutura e conteúdo) serão acordadas com os autores.

BJIR - Brazilian Journal of Internacional Relations accepts unpublished works written in English, Spanish, French and Portuguese, in article format, bibliographic essay and reviews in International Relations area. These works must have academic and social concerns and comprehensible to enlightened reader.

The publication is conditioned to BJIR Scientific Council's judgment - Editorial Council, Editorial Room and ad hoc Appraisers. Anonymity of those participating in the evaluation will be preserved. Occasional work modifying suggestions (structure and content) will be agreed with the authors.

Os artigos devem ser apresentados via e-mail (bjir@igepri.org) ou pelo sistema de gerenciamento on-line de BJIR. Devem vir acompanhados de resumos e abstracts de no mínimo 100 até 250 palavras e todos os autores deverão mandar resumos, palavras-chave e títulos dos artigos em português e inglês. E que o resumo, expresse uma síntese de propósitos, dos métodos empregados e dos resultados científicos obtidos. É imperativo a apresentação dos dados do (s) autor (es), tais como titulação acadêmica, cargo que ocupa, áreas de interesse, etc.).

Os artigos deverão ter no máximo 30 páginas digitadas em documento Word 97-2003 ou superior, preferencialmente em fonte Times New Roman, tamanho 12, espaço 1,5.

Gráficos e tabelas deverão vir acompanhados das respectivas planilhas de origem, com a indicação das unidades em que se expressam os valores e as fontes correspondentes.

As notas devem ser substantivas, restringindo-se a comentários adicionais imprescindíveis à compreensão do texto.

As citações devem seguir a norma ABNT 10520/2002: até três linhas no corpo do texto destacada por aspas; maior de três linhas com recuo de 4cm do lado esquerdo, espaçamento simples e fonte em tamanho menor que 12.

As Referências Bibliográficas devem estar inseridas no texto, seguindo o formato 'AUTOR, data, página', como por exemplo: Oliveira, 2011: 5. No final do artigo deverão ser apresentadas as referências bibliográficas, segundo a norma NBR 6023 da ABNT: