



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS



**POSSÍVEIS EFEITOS DO NOVO ACORDO COMERCIAL ENTRE ESTADOS
UNIDOS, MÉXICO E CANADÁ NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO**

MONOGRAFIA DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

MARIANA – MG

2020

FREDERICO DELIKS SCHULZ LANZA

**POSSÍVEIS EFEITOS DO NOVO ACORDO COMERCIAL ENTRE ESTADOS
UNIDOS, MÉXICO E CANADÁ NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Ciências Econômicas como requisito à obtenção de título de bacharel em ciências econômicas.

Orientador: Prod. Dr. Chrystian Soares Mendes

MARIANA-MG

DEECO / ICSA / UFOP

2020

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

L297p Lanza, Frederico Deliks Schulz .
Possíveis efeitos do novo acordo comercial entre Estados Unidos,
México e Canadá no setor automotivo brasileiro. [manuscrito] / Frederico
Deliks Schulz Lanza. - 2020.
34 f.: il.: gráf., tab..

Orientador: Prof. Dr. Chrystian Soares Mendes.
Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Instituto de Ciências Sociais Aplicadas. Graduação em Ciências
Econômicas .

1. United States-Mexico-Canada Agreement (2018 November 30). 2.
Automóveis - Comércio - América do Norte. 3. Automóveis - Comércio -
Brasil. 4. Comércio internacional. I. Mendes, Chrystian Soares. II.
Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU 339.9



FOLHA DE APROVAÇÃO

FREDERICO DELIKS SCHULZ LANZA

POSSÍVEIS EFEITOS DO NOVO ACORDO COMERCIAL ENTRE ESTADOS UNIDOS, MÉXICO E CANADÁ NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

Membros da banca

Prof. Dr. Chrystian Soares Mendes - UFOP
Prof. Dr. Carlos Eduardo da Gama Torres - UFOP
Profa. Me. Carolina Rodrigues Fonseca

Versão final
Aprovado em 23 de setembro de 2020.

De acordo

Prof. Dr. Chrystian Soares Mendes (Orientador)



Documento assinado eletronicamente por **Chrystian Soares Mendes, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 19/10/2020, às 13:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0093758** e o código CRC **B2B375A7**.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Universidade Federal de Ouro Preto, ao Instituto de Ciências Sociais Aplicadas e ao Departamento de Ciências Econômicas pelo ensino de excelência.

Ao Prof. Dr. Chrystian Soares Mendes pela excelente orientação e comprometimento com este trabalho.

Agradeço aos meus pais Carlos e Gorete pelo apoio durante minha graduação.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS.....	v
RESUMO	vii
ABSTRACT	viii
1. INTRODUÇÃO	9
2. ACORDOS COMERCIAIS	12
2.1) Nafta - Estado Unidos x México x Canadá	12
2.1.1) México e Estados Unidos	13
2.1.2) México e Canadá.....	14
2.2) ACE-55 Brasil x México.	14
2.3) USMCA - Estados Unidos x México x Canadá.....	17
3. REFERENCIAL TEÓRICO	18
3.1 COMÉRCIO MUNDIAL: O MODELO DE GRAVIDADE	18
3.2 OS GANHOS DO LIVRE COMÉRCIO	20
3.3 PRODUTIVIDADE DA MÃO DE OBRA E A VANTAGEM COMPARATIVA: O MODELO RICARDIANO	21
3.3.1 VANTAGEM COMPARATIVA E ABOSLUTA	21
4. POSSÍVEIS IMPACTOS DO USMCA NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO	23
4.1 METODOLOGIA.....	23
4.1.1 Base de Dados	23
4.2 ANÁLISE DOS POSSÍVEIS IMPACTOS.....	23
4.3 POSSÍVEIS REFLEXOS NO SUBSETOR DE AUTOMÓVEIS	25
4.4 POSSÍVEIS REFLEXOS NO SETOR DE AUTOPEÇAS	27
4.5 POSSÍVEIS IMPACTOS ECONÔMICOS	28
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	33

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

TABELA 1 - ALÍQUOTAS DE IMPOSTOS SOBRE VEÍCULOS E QUOTAS DE EMPRESAS CONTEMPLADAS. (A PARTIR DE 2002) (BRASIL E MÉXICO)	14
TABELA 2 - ICR EXIGIDO PARA PRODUTOS BRASILEIROS EXPORTADOS PARA O MÉXICO.....	15
TABELA 3 - ACORDOS COMERCIAIS NA AMÉRICA DO NORTE E SUAS PORCENTAGENS MÍNIMAS PARA ATENDER AS REGRAS DE ORIGEM.....	16
GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO MÉXICO PARA OS ESTADOS UNIDOS (1995-2018) (US\$ BILHÕES)	11
GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO MÉXICO PARA O CANADÁ (1995-2018) (US\$ BILHÕES)	12
GRÁFICO 3 – EXPORTAÇÃO DA VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO BRASIL PARA O MÉXICO (1997-2018) (US\$)	14
GRÁFICO 4 – COMÉRCIO TOTAL DOS EUA COM OS 15 PRINCIPAIS PARCEIROS EM 2012.....	18
GRÁFICO 5 – TARIFAS ADUANEIRAS E SEU EFEITO NA PRODUÇÃO E CONSUMO	19
GRÁFICO 6 - PARCELAS DA AMÉRICA DO NORTE NAS IMPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIRO (2018)	23
GRÁFICO 7 – PORCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIROS POR PAÍS (2018)	25
GRÁFICO 8 - PARTICIPAÇÃO DA AMÉRICA DO NORTE NAS EXPORTAÇÕES DE AUTOPEÇAS BRASILEIRAS (2018)	26
GRÁFICO 9 – PORCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES DE AUTOPEÇAS BRASILEIRAS PARA CADA PAÍS (2018)	26
GRÁFICO 10 - SALDO DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA (1995-2018) (US\$ BIHLÕES)	29

GRÁFICO 11 – RELAÇÃO ENTRE SALDO DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA E EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS PARA AMÉRICA DO NORTE (1997-2018) (US\$ BILHÕES)	29
--	----

RESUMO

O novo acordo comercial travado entre Estados Unidos, México e Canadá, traz mudanças no mercado automobilístico internacional, uma vez que altera as regras de importação e exportação entre estes países. Uma vez que o Brasil realiza comércio de produtos automobilísticos com estes países, o objetivo deste trabalho é analisar de maneira conjectural os possíveis impactos deste novo acordo, chamado de Acordo Estados Unidos México Canadá (USMCA) no mercado automobilístico brasileiro. Nesse sentido, o presente estudo busca analisar como as mudanças nas regras que compõem a estrutura do comércio internacional de produtos automotivos pode afetar a economia, mais especificamente o mercado automobilístico brasileiro de exportação para esses países, e conseqüentemente, para o setor automotivo brasileiro como um todo. O resultado das análises feitas sobre as estatísticas do setor automotivo em geral sugere que o USMCA poderá gerar impactos negativos significativos somente no setor de autopeças brasileiro, pois é o setor onde as exportações para a América do Norte apresentam maior parcela significativa do total do faturamento para o ano de 2018, comparado com as estatísticas gerais deste subsetor. Para o subsetor de veículos, não se espera que haja efeitos negativos significativos, pois a parcela das exportações para a América do Norte não é relativamente expressiva, comparado com as estatísticas gerais deste subsetor, também para o ano de 2018.

Palavras-chave: Setor automotivo, Comércio internacional, Acordos comerciais, Brasil, América do Norte, USMCA

ABSTRACT

The new trade agreement concerted between United States of America, Mexico and Canada brings changes in the international automobilist market once it modifies import and export rules for these countries. Since Brazil has automotive products trade with these countries the aim of this paper is analyze in a conjectural way the possible effects of this new deal, named Unites States Mexico Canada Agreement (USMCA) in the Brazilian automotive market. In this sense, the present paper aims to analyze how the changes in the rules that compose the trade structure of international automotive products can affect the economy, better specifically the Brazilian automobile³ export market for these countries and consequentially for the brazilian automotive sector as a whole. The result of the analysis made over the general automotive sector's data suggests that the USMCA might cause significative negative impacts only in the auto parts sector of Brazil, due to be the sector in witchy the exports to North America has greater expressive portion of the total revenue for the year 2018, compared to the sub sector's general export data. For the subsector of vehicles, it is not expected that there are significative negative effects, because the portion of exportations to North America is not relatively expressive, compared to this sub sector's data, also for 2018.

Keywords: Automotive sector, International trade market, Trade Agreements, Brazil, North America, USMCA.

1. INTRODUÇÃO

O setor automobilístico desempenha importante participação na estrutura industrial mundial. No caso do Brasil, segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), este setor da economia foi responsável por 22% do PIB industrial e por 4% do PIB total no ano de 2015. Segundo o Anuário Da Indústria Automobilística do ano de 2020, o Brasil possui 23 fabricantes de veículos de passeio, comerciais leves, caminhões e ônibus, 3980 concessionárias de veículos de passeio. O setor de autoveículos é responsável por 106.705 empregos até o ano de 2019, também de acordo com o Anuário da Indústria Automobilística de 2020, disponibilizado pela Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA. Além do mercado interno, o setor automobilístico brasileiro também possui estrutura de comércio internacional, ao qual o Brasil exporta veículos e produtos automotivos para, pelo menos, 15 países, sobre o destino das exportações de veículos nacionais para o ano de 2015 (ANFAVEA, 2020). Desta forma, o setor automotivo é considerado um setor com grande capacidade de desempenho econômico para o Brasil.

Dentre todos os países para os quais o Brasil exporta produtos do setor automotivo, o México possui um acordo firmado diretamente com o Brasil para o comércio de produtos deste setor, o Acordo de Contemplação Econômica (ACE-55), que está vigorando desde o ano de 2002. O México, também faz parte do antigo Nafta e do novo acordo comercial firmado entre os três países da América do Norte. Este Novo Acordo traz mudanças diretas nas regras que compõem o mercado de exportação e importação de automóveis e autopeças entre Estados Unidos, México e Canadá.

A partir da dinâmica de comércio de produtos automotivos entre o Brasil e os países da América do Norte, o objetivo deste trabalho é analisar de maneira conjectural, se o setor automotivo de exportações brasileiro poderá sofrer impactos negativos significativos com a possível diminuição da demanda de produtos automotivos brasileiros pelos países norte-americanos quando o novo acordo entrar em vigor.

Machado (1993) afirmou que a partir da implementação do NAFTA, o México se transformou em fornecedor preferencial de produtos para os Estados Unidos. A partir desta circunstância, é possível que um dos resultados do NAFTA seja a geração de desvio de comércio, a partir da troca de exportações brasileiras por mexicanas como fornecedoras do mercado dos Estados Unidos. Ainda segundo Machado (1993) a competitividade dos produtos brasileiros seria afetada para aqueles produtos em que a

diminuição das tarifas aduaneiras e outros mecanismos de proteção estabelecem elevadas barreiras à importação.

Machado (1993) sistematizou como o NAFTA poderia afetar as exportações brasileiras:

Caso a implementação do Nafta resulte na redução das barreiras ao comércio intrarregional, o México passará a garantir condições privilegiadas de acesso ao mercado norte-americano, deslocando fornecedores não estabelecidos na região. Machado (1993, p.31)

De acordo com Machado (1993, p. 31):

A apreciação dos impactos do Nafta sobre as exportações brasileiras deve ter como referência dois eixos principais: a análise da pauta de exportação do Brasil e do México para os Estados Unidos, focando-se os produtos sob os quais incidam barreiras à importação elevadas e as condições de acesso ao mercado americano acordadas pelo México a partir da implementação do Nafta.

Um outro estudo nesta linha já foi realizado por Abreu (1994), ao qual ele afirma que as negociações do NAFTA teriam implicações diretas sobre os interesses brasileiros, devido ao impacto das preferências comerciais negociadas entre seus integrantes. Ainda segundo o autor, as exportações brasileiras sofreriam desvios nos três mercados que compõem o NAFTA, porém, devido ao modesto impacto sobre os interesses exportadores no Canadá e no México, além da competição direta entre exportadores brasileiros e mexicanos, a análise limitou-se somente às exportações para os EUA.

No caso específico dos produtos automotivos, Abreu (1994) afirmou que estes poderiam sofrer impactos econômicos e comerciais no prazo maior que 5-7 anos, e ainda que este setor da economia não sofreria impactos significativos devido à concorrência mexicana.

Baumann (2003) analisou se a baixa participação de produtos brasileiros de exportação no comércio dos Estados Unidos desde o início da década de 90 poderia estar vinculada à entrada do NAFTA em vigor em 1994. Analisados dois períodos 1990-1994 e 1995-1998, Baumann (2003) encontrou que o número de produtos aos quais o Brasil perdeu participação passou de 366 no período 1990-1994 para 418 no período 1995-1998. Além disso, os dois países que ganharam maior espaço no comércio de produtos aos quais o Brasil perdeu, comparado os dois períodos, foram México e Canadá.

Souza (2018), por sua vez, analisou a conjuntura político-econômico do NAFTA, seu histórico desde sua formação e as especulações que estavam sendo realizadas em 2018. Ainda segundo o autor, a partir da assinatura do USMCA espera-se

que ocorram mudanças propostas pelos governos dos países que participam do novo acordo. Entre as principais mudanças que o USMCA poderá trazer, Sousa (2018, p.10) destaca um grande impacto nas cadeias globais de valor, com ênfase para a indústria automotiva nos países do USMCA e América Latina. Por fim, Sousa (2018, p.11) afirma:

Empresas sediadas no Brasil e a própria política externa brasileira possuem uma elevada sensibilidade a tais mudanças, uma vez que o país é um dos principais parceiros comerciais e fornecedores das empresas automotivas sediadas no México. Neste contexto atual, o fortalecimento indiscutível da corrente protecionista dos Estados Unidos, em todos os aspectos do comércio internacional, com sua doutrina “America First”, este cenário é inteiramente propício para que as empresas sediadas no Brasil e que possuem laços fortes com parceiros nos países do USMCA procurem novas estratégias comerciais e operacionais para que estejam preparadas para os desafios que surgem com os novos termos da renegociação do NAFTA.

Neste sentido, o presente estudo, visa analisar uma nova perspectiva sobre o tema, pois leva em consideração além do USMCA e suas regras de origem, o ACE-55, acordo pactuado entre Brasil e México no ano de 2001, que também possui regras específicas para o comércio de produtos automotivos entre os dois países envolvidos.

Assim, este trabalho se torna relevante pela temática apresentada e buscar responder ao seguinte questionamento: como uma mudança de dinâmica para o setor automobilístico mundial pode acarretar impactos negativos para o setor automobilístico brasileiro e conseqüentemente para a balança comercial e para o produto interno bruto brasileiro?

O presente trabalho é dividido em seis seções. Além desta, na seção 2 são apresentados os acordos comerciais que regem a dinâmica entre Brasil e México, México, Estados Unidos e Canadá, regras de cada acordo e mudanças para os países. Na seção 3 é apresentado o referencial teórico acerca do Modelo de Gravidade e sobre Os Ganhos do Livre Comércio e Produtividade da Mão de Obra e Vantagem Comparativa. Na seção 4, é apresentada a metodologia do estudo. Já na quinta seção, é discutido como as mudanças podem afetar o setor automobilístico brasileiro e se os impactos serão significativos a partir da análise dos dados do setor automobilístico de exportação para o ano de 2018. Por fim, são apresentadas as considerações finais sobre o trabalho.

2. ACORDOS COMERCIAIS

Nesta seção, serão apresentados os acordos comerciais e as regras que compõem cada acordo, bem como dinâmica do comércio automobilístico entre Brasil e México, México, Estados Unidos e Canadá.

2.1) Nafta - Estado Unidos x México x Canadá

Segundo Gutierrez (2012), o Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta) foi formado pelos Estados Unidos, México e Canadá, entrando em vigor no dia 1º de janeiro de 1994, criando a maior área de livre comércio do mundo, atingindo 426 milhões de habitantes e unido um PIB total de US\$12 trilhões. Abreu (1994), por sua vez, já apresentará que o Nafta iria eliminar quase totalmente as barreiras tarifárias e não tarifárias após um período de quinze anos a partir de sua entrada em vigor.

O Nafta engloba, em sua composição, regras para que determinados produtos possam ser comercializados entre os países da América do Norte com diminuição ou eliminação de tarifas aduaneiras. Montonaga (1996) apresentou as regras de origem¹ dos produtos, que foram utilizadas na composição do acordo em questão para determinar as condições aos quais os produtos podem usufruir do benefício de comércio sem tarifas.

Machado (1993, p.20) explica como funcionam as regras de origem, a saber:

A regra de origem classifica como produtos originários da América do Norte apenas aqueles bens cuja fabricação ocorre exclusivamente na região. Mercadorias contendo matérias-primas ou componentes importados são também considerados produtos regionais caso as mercadorias importadas sejam “suficientemente transformadas” por qualquer dos parceiros do Nafta. Em alguns casos, os bens têm de incluir uma certa percentagem de valor agregado na região 16 para poder usufruir de tratamento tarifário preferencial.

Montonaga (1996, p.46) explica que ainda que o termo “produtos”, no texto do Nafta foi utilizado para se referir ao produto sobre o qual se pretende aplicar a regra de origem, não interessando o estágio de produção, pois a regra se aplica à matéria-prima, componentes, ou até mesmo produtos manufaturados.

No caso do setor automobilístico, a regra de origem é aplicada para todos os estágios de produção dos produtos usados na manufatura dos produtos.

¹ Disponível em: <http://www.sice.oas.org/Trade/nafta_s/an401_1.asp>; acesso em 21 de outubro de 2019

Conforme Montonaga (1996) para que os produtos automotivos sejam considerados como “originários” é necessário que 62,5% do valor dos produtos utilizados na produção de automóveis sejam de um dos países que fazem parte do Nafta.

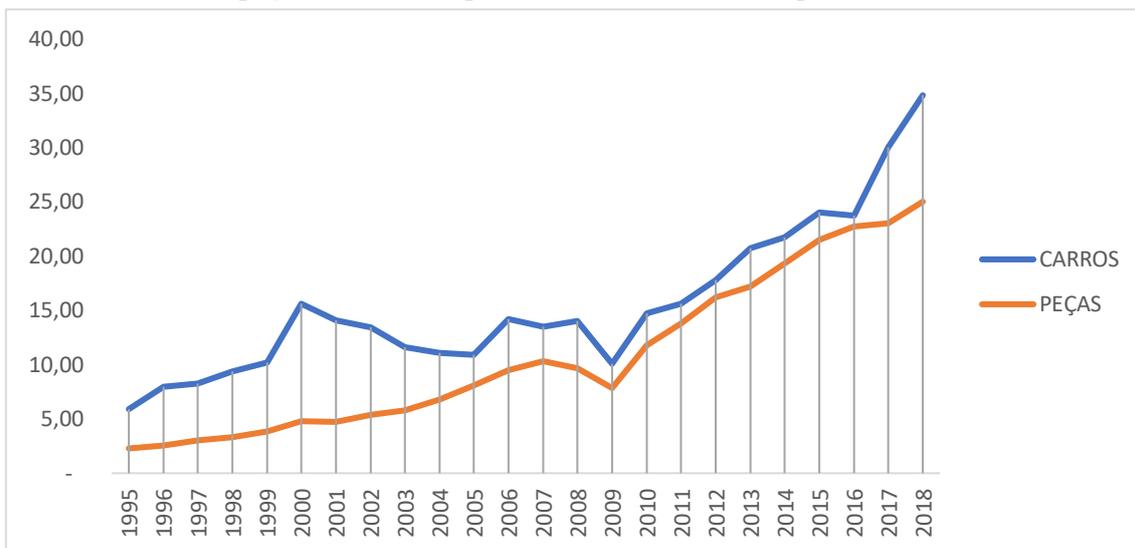
Machado (1993), contudo, já havia destacado como a regra de origem funciona para produtos automotivos

A obtenção de tratamento preferencial para o setor automotivo está condicionada ao cumprimento do regulamento de origem que os automóveis apresentem 62,5% de conteúdo norte-americano, e para outros veículos e suas partes, o conteúdo era de 60%. Machado (1993, p.22)

Em suma, nota-se que, para que consumidores dos países da América do Norte possam comprar veículos com redução ou eliminação de tarifas, é necessário que 62,5% dos componentes destes produtos sejam de origem norte americana, ou seja, tenham sido produzidos pelos Estados Unidos, México ou Canadá.

2.1.1) México e Estados Unidos

A partir do Gráfico 1 a seguir, pode-se observar o desenvolvimento da exportação de veículos e autopeças do México para os Estados Unidos a partir de 1995.



Fonte: Elaborado pelo autor usando dados do OEC

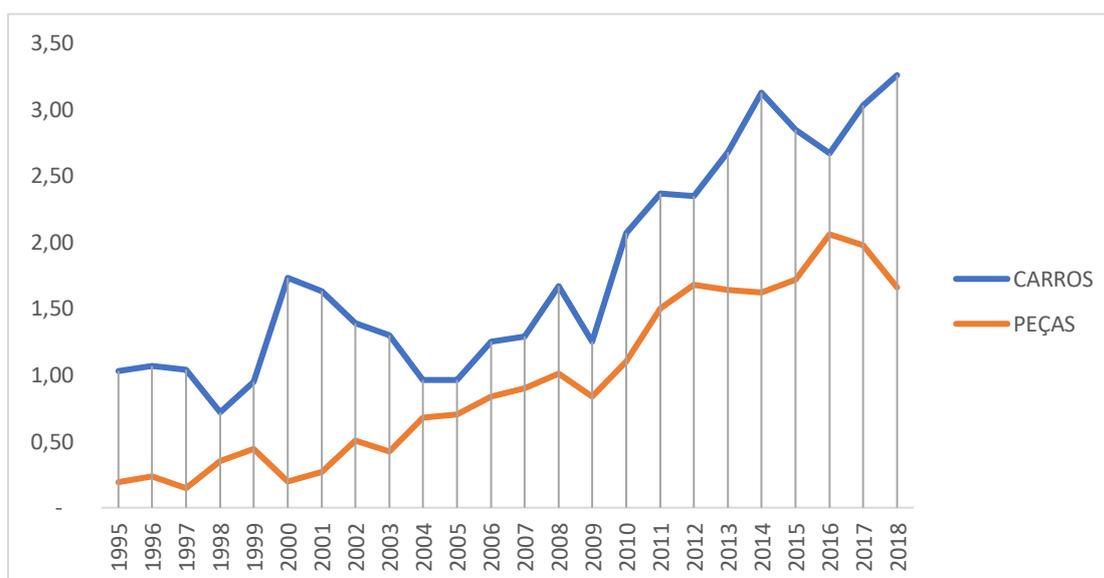
GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO MÉXICO PARA OS ESTADOS UNIDOS (1995-2018) (US\$ BILHÕES)

Nota-se que a partir de 1995 o valor exportado de veículos e autopeças do México para os Estados Unidos apresentou crescimento ao longo dos anos, com exceção de alguns

anos específicos da série temporal em que apresentou queda, entre 2001 e 2005 e em 2009.

2.1.2) México e Canadá

A partir do Gráfico 2 a seguir, pode-se observar a evolução da exportação de veículos e autopeças do México para o Canadá também a partir de 1995.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do OEC.

GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO MÉXICO PARA O CANADÁ (1995-2018) (US\$ BILHÕES)

Assim como para os Estados Unidos, as exportações de veículos e autopeças do México para o Canadá apresentou tendência de crescimento, porém com alguns períodos de queda ao longo da série temporal.

2.2) ACE-55 Brasil x México.

O Acordo de Contemplação Econômico (ACE-55) é um acordo comercial que regula o comércio internacional de veículos e produtos automotivos entre Mercosul e México. O acordo foi assinado em setembro de 2002, se tornou oficial no Brasil mediante Decreto n. 4.458, de 05/11/2002².

² Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1197030732.pdf> acesso em 21 de outubro de 2019

Assim como o Nafta, o objetivo do ACE-55 é estimular o comércio de produtos entre os países participantes do acordo a partir da redução ou eliminação de alíquotas de importação e exportação. No caso específico do Brasil, as regras que compõem o acordo estão dispostas no apêndice II do acordo.

De acordo com o apêndice II, que especifica as regras sobre produtos automotivos e tarifas ao longo do tempo, a partir do 1º ano de vigência do acordo, os produtos automotivos listados nele sofreram reduções gradativas nas alíquotas de importação e exportação até que chegassem a 0%, caracterizando livre comércio entre os dois países. Após a análise das regras que compõem o ACE-55 é possível afirmar que o comércio automobilístico entre Brasil e México é caracterizado como livre comércio desde o 5º ano desde sua entrada em vigor, para todos os produtos automotivos listados no acordo. Na Tabela 1 é possível observar a diminuição das tarifas ao longo dos anos desde a entrada em vigor do ACE-55.

Tabela 1 - Alíquotas de impostos sobre veículos e quotas de empresas contempladas. (A partir de 2002) (Brasil e México)

ANO	ALÍQUOTA	QUOTAS
Ano 1	1,1%	119.000
Ano2	0%	140.300
Ano 3	0%	153.600
Ano 4	0%	174.300
Ano 5	0%	LÍVRE COMÉRCIO

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados obtidos do Apêndice II do ACE-55 (2002)

A Tabela 1 mostra como ocorreu a diminuição de impostos e aumento do número de empresas contempladas com a diminuição de impostos desde a entrada do acordo em vigor no ano de 2002. Como se observa, a partir do 5º ano de vigência, empresas do setor automobilístico brasileiras dispõem de tarifa zero para exportação de produtos para o México e que todas as empresas do setor automotivo brasileiras podem usufruir do livre comércio para exportação e importação destes produtos.

Para que um produto possa ser comercializado entre Brasil e México sem aplicação de alíquotas de importação é necessário que este produto obedeça às regras de origem previstas no Anexo II do ACE-55. Segundo o artigo 5º do Anexo II do ACE-55 para que um produto automotivo, listado no apêndice II do acordo, possa ser exportado

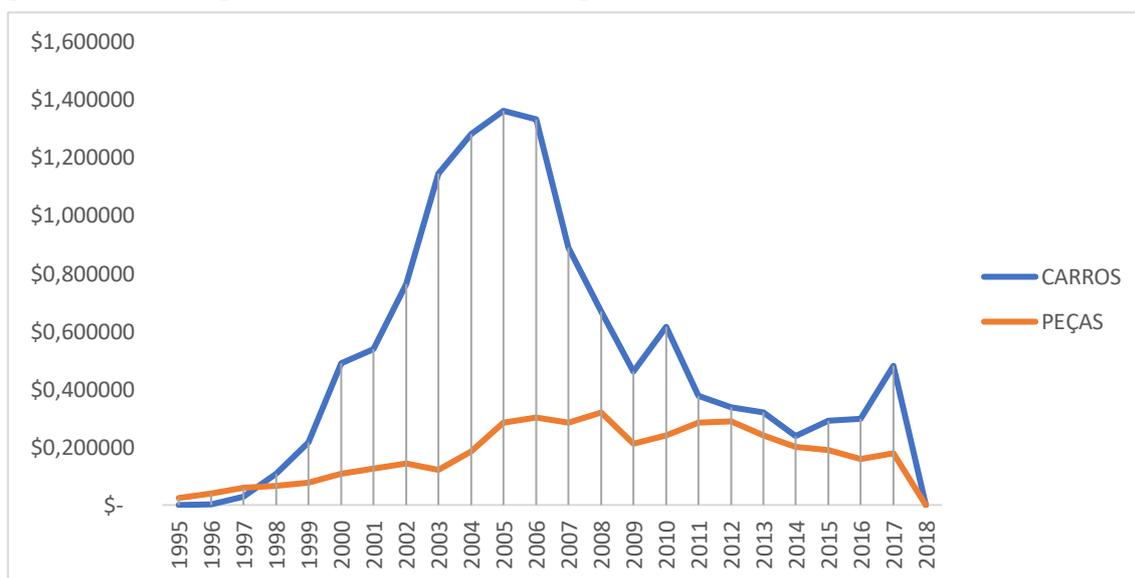
do Brasil para o México, o ICR³, que representa a porcentagem do valor de componentes originários no valor total do produto, deve obedecer a uma quantidade mínima específica. No Tabela 2 é possível visualizar as porcentagens do ICR para o México ao longo dos anos desde a entrada em vigor do acordo.

Tabela 2 - ICR exigido para produtos brasileiros exportados para o México.

ANO	ICR
2002	20%
2003	20%
2004	25%
2005	27%
2006 em diante	30%

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do Anexo II do ACE-55 (2002)

Pode-se inferir assim, que para um produto automotivo originário do Brasil possa ser exportado para o México livre de impostos de importação, 30% do valor dos componentes destes produtos devem ter sido fabricados no Brasil desde o ano de 2006. Para entender-se melhor a evolução das exportações de veículos e autopeças do Brasil para o México a partir de 1995, o Gráfico 3 apresenta abaixo tais dados até o ano de 2018.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do MDIC.

GRÁFICO 3 – EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS E AUTOPEÇAS DO BRASIL PARA O MÉXICO (1997-2018) (US\$)

³ Índice de Conteúdo Regional: Razão que define a quantidade do valor produto que é originário dos países envolvidos no ACE-55. Calculado pela equação: $ICR = (\text{valor dos materiais originários} / \text{valor do bem}) \times 100$.

Conforme demonstrado pelo Gráfico 3, o valor das exportações de veículos do Brasil para o México cresceu 29,6% de 2001 para 2002, ano em que o ACE-55 entrou em vigor. Entre 2001 e 2005 as exportações de veículos cresceram em média 19,86% por ano, atingindo o ápice da série no ano de 2005, com o valor de US\$ 1.361.299.547,08.

Antes do ACE-55 a média anual das exportações para o México de veículos era na ordem de US\$140.534.177,96 por ano, com o valor máximo em 2001 equivalente a US\$489.024.437,20. Durante este período da série, as exportações cresceram em média 73,11% por ano até 2000.

2.3) USMCA - Estados Unidos x México x Canadá

O Acordo Estados Unidos México Canadá (USMCA) é o novo acordo que foi assinado pelos três países da América do Norte no ano de 2018 e que irá substituir, a partir de sua entrada em vigor, o Nafta.

Segundo Kirby (2018), o USMCA é basicamente uma versão nova do Nafta, com mudanças maiores em veículos e novas políticas de trabalho. A principal mudança sobre o comércio de produtos do setor automobilísticos que faz parte do novo acordo é sobre a porcentagem necessária para que os produtos sejam considerados “originários” e dessa forma, possam ser comercializados na América do Norte com redução ou eliminação total de tarifas de importação entre os três países. Na Tabela 3 é possível observar a mudança que o USMCA impõe sobre as regras de origem dos produtos automotivos.

Tabela 3 -Acordos comerciais na América do Norte e suas porcentagens mínimas para atender as regras de origem

ACORDO	VIGÊNCIA	PORNCETAGEM MÍNIMA EXIGIDA
NAFTA	1994- 09/2018	62,50%
USMCA	2018	75%

Fonte: Elaborado pelo autor. Dados extraídos de Montonaga (1996) e Kirb (2018)

Conforme a regra do USMCA, os automóveis devem ter pelo menos 75% de seus componentes fabricados em um dos três países para que possam ser comercializados livremente na América do Norte. Como já citado anteriormente, pelo Nafta, a porcentagem mínima era de 62,5%. Este aumento na porcentagem poderá ser responsável pelo aumento da demanda de produtos automotivos entre os três países da América do Norte, resultando em baixa na demanda para o resto do mundo, incluindo o Brasil.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção será abordada o referencial teórico acerca da Economia Internacional que será usada como base para justificar o trabalho em questão.

3.1 COMÉRCIO MUNDIAL: O MODELO DE GRAVIDADE

Segundo Krugman et.al (2015, p.9) três dos 15 principais parceiros comerciais do Estados Unidos da América são nações europeias: Alemanha, Reino Unido e França. O motivo dos Estados Unidos negociarem tanto com estes três países é devido ao fato de serem as três maiores economias europeias, ou seja, possuem o maior PIB da Europa, que mede o valor total dos bens e serviços produzidos em uma economia.

Krugman et.al (2015, p.10) explica como é possível mensurar o volume de comércio existente entre dois países a partir do Modelo de Gravidade:

$$T_{IJ} = \frac{A \times Y_i \times Y_j}{D_{IJ}}$$

Onde:

T_{ij} = Volume de comércio entre dois países

A = Termo constante

Y_i = PIB total do país i

Y_j = PIB total do país j

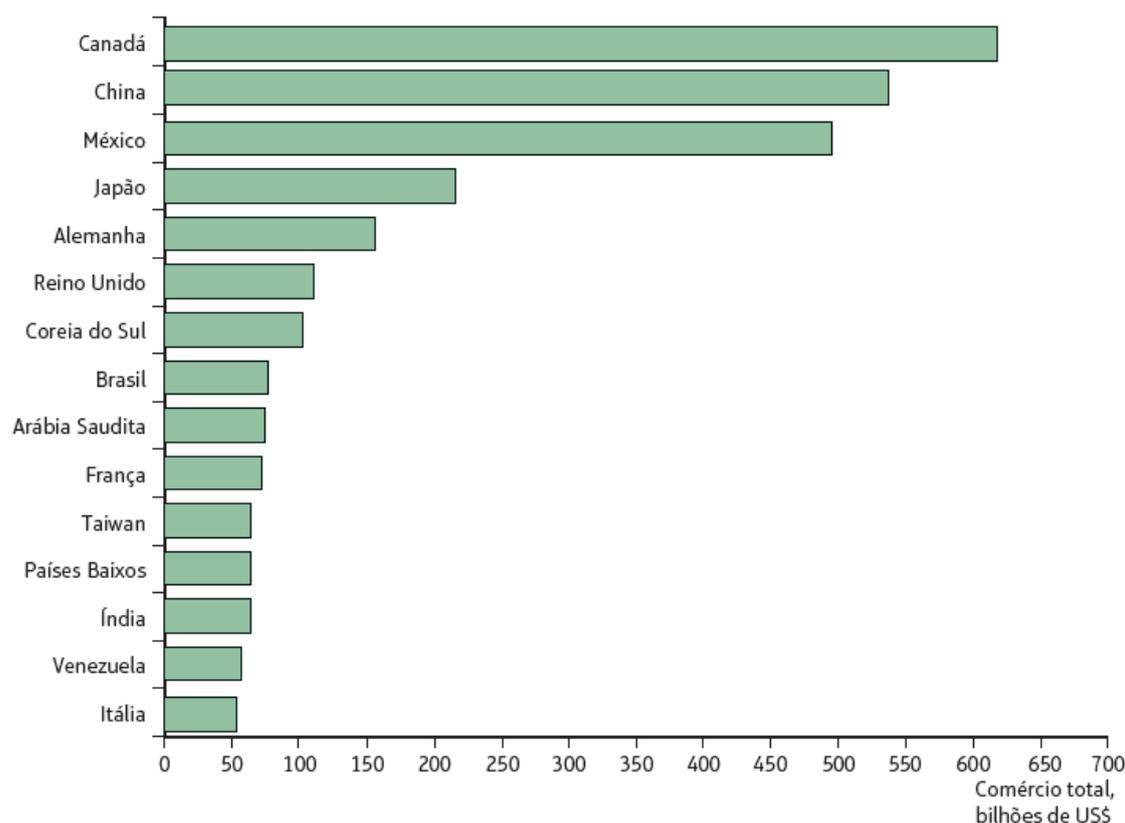
D_{ij} = Distância entre os dois países i e j

A partir da equação do Modelo de Gravidade proposto pela Teoria do Comércio Internacional, o volume do comércio entre dois países é diretamente proporcional ao valor do PIB total dos dois países, ou seja, quanto maior o PIB dos dois países maior será o volume de comércio realizado entre eles. Além disso, o volume de comércio é inversamente proporcional à distância geográfica, ou seja, o volume de comércio será menor quanto maior for a distância entre os países. A distância pode ser considerada como um fator negativo ao comércio entre os países devido aos custos que a distância maior proporciona para o volume de comércio, como custo de fretes.

Baseando-se no modelo de gravidade, para o caso específico dos três países norte americanos e o Brasil, se espera que o volume de comércio existente entre os EUA e

Canadá e EUA e México seja maior do que o volume de comércio entre EUA e Brasil, devido à distância entre estes países, México e Canadá fazem fronteira com os EUA. No caso do Brasil, a distância de 7.312km, em raio, contribui para um menor nível de comércio. Krugman et.al (2015, p.12), relatam ainda, que um aumento de 1% na distância entre os países pode ser responsável por uma queda 0,7% a 1% no comércio entre estes países, que pode ser associada à custos de transporte de mercadorias e serviços.

Como exemplo, o Gráfico 4 ajuda a entender como o Modelo de Gravidade determina o volume de comércio entre os países. México e Canadá por serem países fronteiriços dos EUA possuem volume de comércio maior do que os países da União Europeia, que possuem PIB maior.



Fonte: Krugman et.al (2015, p.10)

GRÁFICO 4 – COMÉRCIO TOTAL DOS EUA COM OS 15 PRINCIPAIS PARCEIROS EM 2012

No caso do Brasil, a distância pode estar associada ao nível relativamente menor de volume de comércio existente entre os dois países. Apesar de o Brasil possuir PIB de US\$3.314 trilhões, maior que o do México (US\$2.443 trilhões) e Canadá (US\$1.759

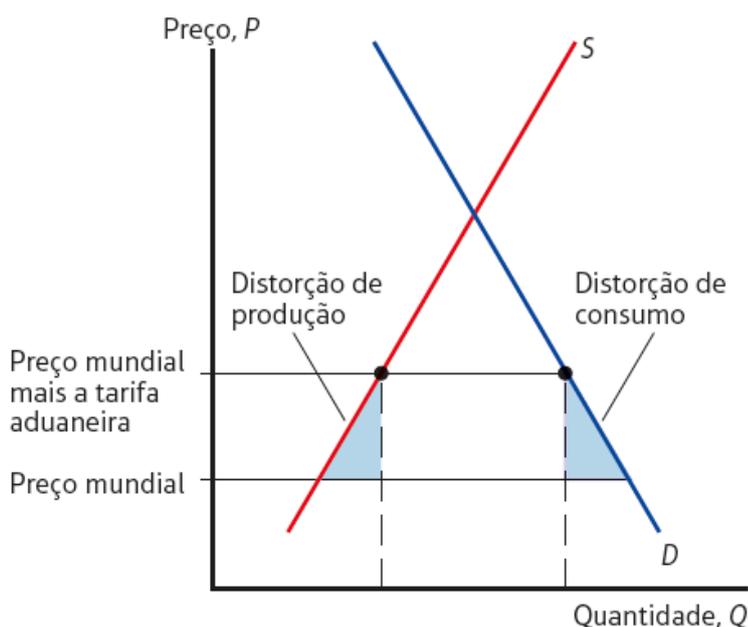
trilhões), segundo dados do Banco Mundial, o volume de comércio do Brasil com Estados Unidos ainda é menor do que México e Canadá, devido à distância maior.

3.2 OS GANHOS DO LIVRE COMÉRCIO

Levando em consideração o fato de os países norte-americanos fazerem parte do NAFTA, acordo de livre comércio firmado em 1994, ao qual foram retiradas as tarifas aduaneiras, o volume de comércio entre os três países da América do Norte pode ser explicado a partir dos ganhos do Livre Comércio.

Conforme Krugman et.al (2015, p.185), tarifas aduaneiras causam perdas líquidas na economia, ao distorcer os incentivos econômicos tanto dos produtores quanto dos consumidores. De maneira inversa, o Livre Comércio elimina tais distorções e aumenta o bem-estar nacional das economias envolvidas no Livre Comércio.

O Gráfico 5 exemplifica como uma tarifa aduaneira pode gerar distorções em uma economia para os produtores e consumidores.



Fonte: Krugman et.al (2015, p. 185)

GRÁFICO 5 – TARIFAS ADUANEIRAS E SEU EFEITO NA PRODUÇÃO E CONSUMO

Como se observa pelo Gráfico 5, a existência de uma tarifa aduaneira pode causar impactos negativos para os produtores e consumidores de uma economia, devido ao

aumento de preço, que limita a participação de produtores e consumidores em um determinado mercado.

Considerando-se que o NAFTA tinha como objetivo eliminar ao longo do tempo todas as tarifas aduaneiras para o comércio entre Estados Unidos, México e Canadá, é possível inferir que o Livre Comércio existente entre os três países contribui para que o volume de comércio entre os países da América do Norte seja maior do que dos Estados Unidos com outros países de PIB total maior que o do México e Canadá, como exemplo o Brasil.

3.3 PRODUTIVIDADE DA MÃO DE OBRA E A VANTAGEM COMPARATIVA: O MODELO RICARDIANO

Conforme explica Krugman et.al (2015, p.21) os países se engajam no comércio internacional por um motivo básico, por serem diferentes uns dos outros. As nações, como os indivíduos, podem se beneficiar de suas diferenças, por chegar a um acordo em que cada um faz as coisas que fazem relativamente bem e segundo, para obter economias de escala na produção. No mundo real, os padrões de comércio internacional refletem este motivo.

Ao analisarmos a dinâmica existente entre Estados Unidos, México e Canadá, é possível afirmar que o México e Canada são bons produtores de veículos enquanto Estados Unidos possui grande capacidade na produção de autopeças. Assim, é mais vantajoso para México e Canadá se especializarem na produção de veículos enquanto Estados Unidos se especializa na produção de autopeças, pois ao fazer isso estes estarão diminuindo custo de produção unitário, atingindo o ponto de economia de escala de produção.

3.3.1 VANTAGEM COMPARATIVA E ABOSLUTA

Conforme explica Krugman et.al (2015, p.22) um país possui vantagem comparativa se o custo de oportunidade de produzir este bem, em detrimento de outros bens, for menor em seu país do que nos outros. Ainda mais, o autor explica o custo de

oportunidade de um bem “A” em relação ao outro bem “B” é a quantidade que pode ser produzida do bem “A” caso os mesmos recursos fossem destinados à produção do bem “B”. Krugman et.al (2015, p.22) afirma, por fim, que o comércio entre dois países pode beneficiar a ambos, se cada um exportar mercadorias nas quais têm uma vantagem comparativa.

4. POSSÍVEIS IMPACTOS DO USMCA NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO

4.1 METODOLOGIA

Este trabalho busca analisar, como a dinâmica do setor automobilístico podem afetar a economia brasileira, levando-se em consideração além do USMCA e suas regras de origem, o ACE-55, acordo pactuado entre Brasil e México no ano de 2001, que também possui regras específicas para o comércio de produtos automotivos entre os dois países envolvidos.

Neste sentido, no primeiro momento foi feita uma pesquisa bibliográfica, onde foram levantados dados e conceitos essenciais para fundamentação deste trabalho, as quais forneceram informações importantes para a pesquisa.

Deste modo, o estudo tem como base a pesquisa qualitativa, que de acordo com Rampazzo (2002), é o tipo de pesquisa que procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas, dados e informações, que podem ser utilizada seja para o levantamento da situação em questão, seja para a fundamentação teórica ou com o intuito de justificar os limites e contribuições da própria pesquisa.

4.1.1 Base de Dados

Os dados utilizados no estudo referentes ao comércio internacional do Brasil, foram extraídos do Comex Stat, que é a plataforma oficial do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) para estatísticas do comércio internacional brasileiro. No caso dos países norte-americanos, os dados foram extraídos do Observatório de Complexidade Econômica (OEC), referente ao período compreendido entre 1995-2018 para os dados dos países norte americanos e 1997-2018 para o Brasil.

Em ambas as fontes de dados, foram utilizados para fins de coerência de dados, o Sistema Harmonizado SH4, ao qual foi usado o código 8703 para veículos de passeio e 8708 para partes e acessórios de veículos automóveis.

4.2 ANÁLISE DOS POSSÍVEIS IMPACTOS

As negociações do NAFTA teriam conforme abordou Abreu (1994), implicações diretas sobre os interesses brasileiros em vista do impacto das preferências comerciais negociadas entre seus integrantes e conseqüente desvio das exportações brasileiros para os três mercados que compõem o NAFTA. Tais impactos de acordo com o autor seriam

mais significativos no longo prazo para determinados produtos, entre eles, veículos e suas partes e componentes.

Assim como o NAFTA, o USMCA pode causar desvios nas exportações brasileiras nos mercados que compõem o USMCA, principalmente para os Estados Unidos, pois México e Brasil fazem parte do ACE-55 e o Canadá nunca teve importação relativamente significativa de produtos automotivos brasileiros.

Com o aumento da porcentagem exigida pelo USMCA para que produtos automotivos possam ser comercializados com tarifa zero, e o consequente desvio de comércio do Brasil para esses países, é possível que o setor automobilístico brasileiro sofra impactos negativos na demanda internacional por estes produtos, desde peças e componentes até veículos prontos. Como o Brasil realiza comércio destes produtos com a América do Norte, o aumento da porcentagem de peças de origem que o USMCA estipula, o setor automobilístico brasileiro poderá sofrer impactos.

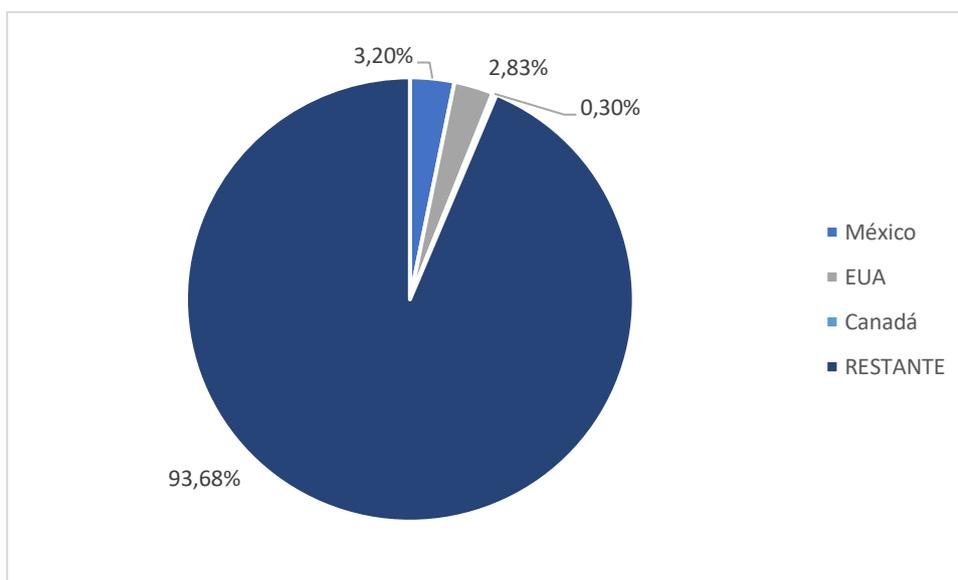
No caso dos EUA e Canadá, a demanda por estes produtos diminuiria porque o México poderá se tornar fornecedor preferencial dos Estados Unidos para os produtos do setor automotivo, pois o comércio destes produtos com o México é mais vantajoso para os Estados Unidos, uma vez que não haverá tarifas de importação. Machado (1993, p.31) afirmou que com a implementação do Nafta, o México se tornaria o principal fornecedor de mercadorias e serviços dos Estados Unidos, gerando desvio de comércio, decorrente da substituição de exportações brasileiras por mexicanas como fonte supridora. Com a entrada do USMCA em vigor e consequente aumento da porcentagem dos produtos originários sobre o setor automotivo, este efeito pode ocorrer novamente no setor automobilístico brasileiro.

O USMCA, principalmente com sua mudança sobre a porcentagem de componentes originários da América do Norte para que produtos automotivos possam usufruir da zona de livre comércio, poderá causar impactos no setor automobilístico brasileiro de exportação, haja vista que ocorrerá desvio destas exportações por parte dos três países da América do Norte de produtos brasileiros deste setor.

A partir da hipótese de que o USMCA poderá causar impactos negativos nas exportações brasileiras de produtos automotivos, quando entrar em vigor, será analisada nesta seção, se estes impactos serão significativos no setor automobilístico, sendo separados em dois subsetores: Automóveis e Autopeças. As análises são feitas a partir das estatísticas de faturamento de cada subsetor para o ano de 2018.

4.3 POSSÍVEIS REFLEXOS NO SUBSETOR DE AUTOMÓVEIS

No ano de 2018, as exportações de veículos foram equivalentes a US\$5.41 bilhões, segundo dados do OCE. Quando filtrados os valores referentes às exportações para os países da América do Norte, o valor total das exportações de veículos é equivalente a US\$342 milhões, configurando 6,32% do total exportado de veículos brasileiros para o ano de 2018. No Gráfico 6 é possível observar a quantidade relativa das exportações de veículos brasileiros para a cada país norte americano bem como para o resto do mundo.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC

Gráfico 6 - PARCELAS DA AMÉRICA DO NORTE NAS IMPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIRO (2018)

É possível observar pelo Gráfico 6 que os países da América do Norte foram responsáveis por uma parcela relativa pequena das exportações totais de veículos do Brasil, sendo o Canadá e Estados Unidos os menos expressivos, representando menos de 4% do total.

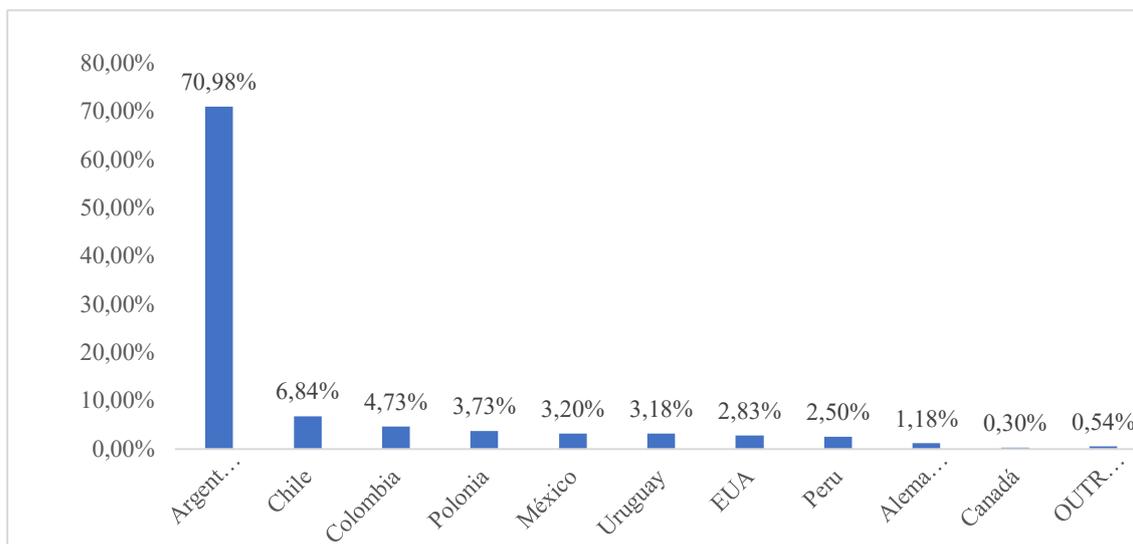
A partir destas informações, é possível concluir que uma diminuição na demanda de veículos oriunda dos países da América do Norte não surtiria efeitos negativos significativos nas exportações totais destes produtos, assumindo que a proporção das exportações destes produtos se mantenha a mesma ao longo do tempo.

Estendendo esta análise para além das exportações, o faturamento total da produção de veículos para o ano de 2018, foi equivalente a US\$61,86 bilhões, segunda

dados da ANFAVEA. Retirando-se deste total, o faturamento de US\$7,8 bilhões referentes ao setor de autopeças, segundo dados também da ANFAVEA, somente a produção de veículos gerou um total de US\$54,05 bilhões no ano de 2018. Desta forma, as exportações representaram 10% do faturamento da produção de veículos. As exportações específicas para a América do Norte, foram responsáveis por 0,63% do faturamento deste subsetor para o ano de 2018.

É possível observar que as exportações de veículos para a América do Norte não representam parcela significativa do total exportado, assim como as exportações também não são significativas ao total do faturamento do setor. Desta forma, uma diminuição na demanda de veículos brasileiros oriunda dos países da América do Norte não deve gerar impactos negativos significativos ao subsetor como um todo, tanto para as exportações totais quanto para o mercado interno e externo.

Espera-se que a baixa parcela das exportações seja explicada porque o setor automobilístico brasileiro de veículos e autopeças englobe vários países, além daqueles da América Do Norte, conforme podemos observar no gráfico 7, onde são esboçadas as porcentagens das exportações de veículos do Brasil para os principais parceiros.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do OEC

GRÁFICO 7 – PORCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIROS POR PAÍS (2018)

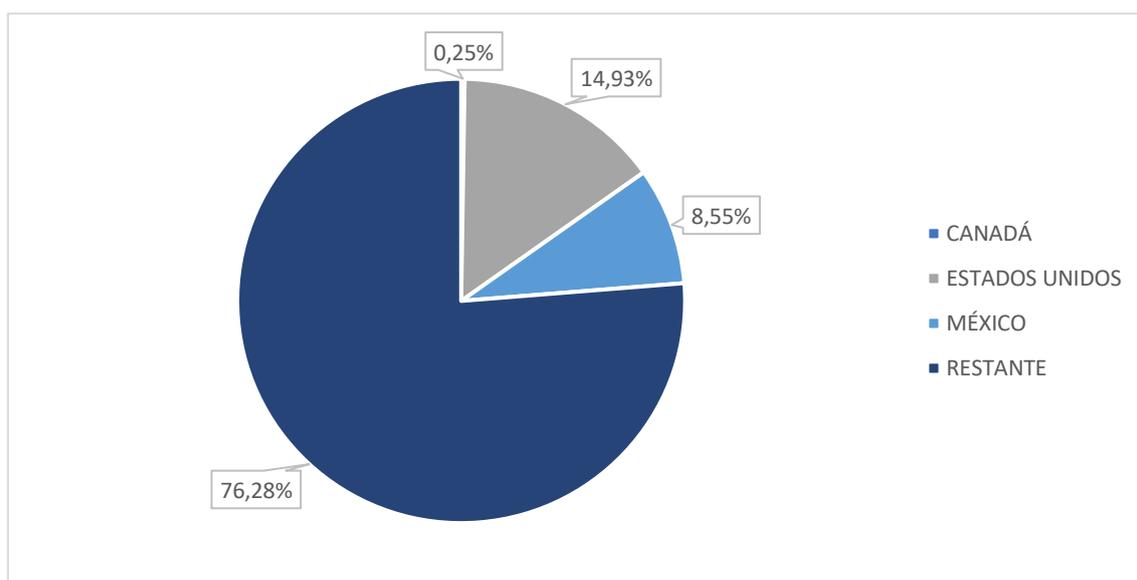
É possível observar pelo gráfico 7 que mais da metade das exportações de veículos brasileiros foram destinadas à Argentina, representando 70,98%. A partir dos dados obtidos no OEC, se observa que o Brasil exporta veículos para uma quantidade grande de

países. Desta forma, é de se esperar que uma diminuição na demanda de veículos por parte dos Estados Unidos, México e Canadá não resulte em impactos negativos significativos para as exportações do setor

4.4 POSSÍVEIS REFLEXOS NO SETOR DE AUTOPEÇAS

O setor autopeças faturou no ano de 2018, US\$7,8 bilhões segundo dados da ANFAVEA. Deste total, as exportações deste setor são responsáveis por US\$2,22 bilhões, segundo dados do OEC representando 28,46% do total.

Quando analisadas as exportações específicas para a América do Norte, os valores dos três somados são equivalentes a US\$526,9 milhões e 23,95% do total das exportações. No Gráfico 8 são apresentadas as porcentagens relativas de cada país sobre o total das exportações de autopeças para o ano de 2018.



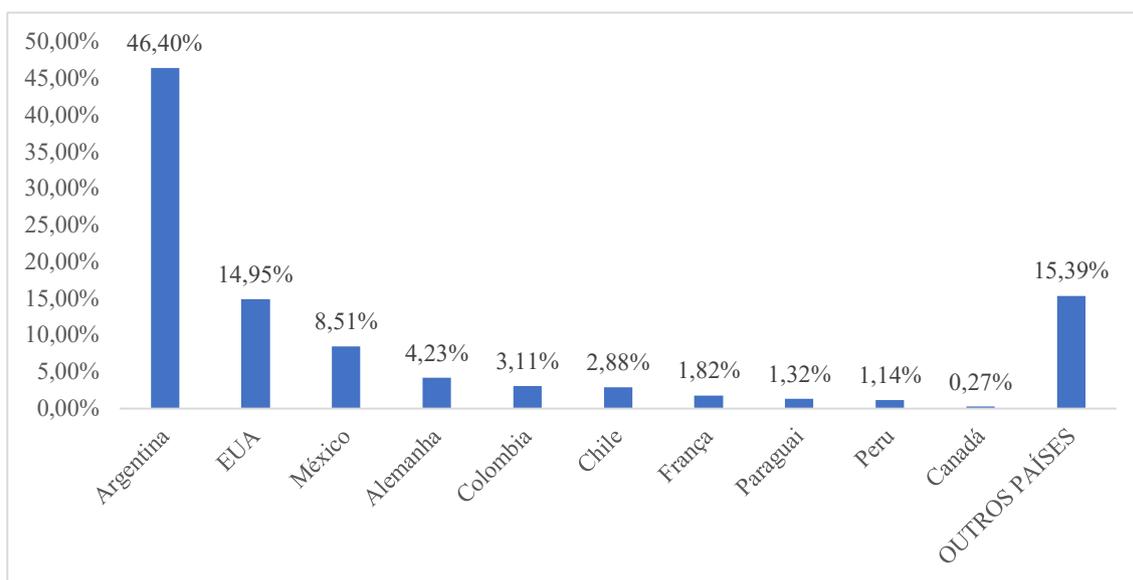
Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados do MDIC.

Gráfico 8 - Participação da América do Norte nas exportações de autopeças brasileiras (2018)

A análise do gráfico permite observar que os três países da América do Norte representam uma parcela relativa significativa das exportações de autopeças, quando comparado com o setor de veículos, sendo México e Estados Unidos os dois mais representativos, haja vista que o Canadá é responsável por somente 0,25% do total.

No Gráfico 9, a seguir é possível observar a quantidade exportado do Brasil para cada um dos principais países aos quais realiza comércio, com destaque para a Argentina,

que representa quase 50% das exportações, seguida dos Estados Unidos com 14,95% e do México com 8,51%.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do OEC

GRÁFICO 9 – PORCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES DE AUTOPEÇAS BRASILEIRAS PARA CADA PAÍS (2018)

É possível observar que os países da América do Norte representam uma parcela mais expressiva nas exportações do subsetor de autopeças do que no setor de veículos. Este valor maior pode ser associado ao fato que o setor de autopeças inclui tanto peças para fabricação como peças para reposição, desta forma, fabricantes aos quais os três países, Estados Unidos, México e Brasil, consomem produtos automotivos, irão necessitar das mesmas peças para eventuais reposições.

A partir da análise das estatísticas deste setor para o ano de 2018, é esperado que ocorram impactos negativos significativos para as exportações do Brasil para México e Estados Unidos, pois ambos países serão obrigados a comercializar mais produtos deste setor entre si para que possam consumir veículos finalizados sem taxas aduaneiras, conforme descreve o texto do USMCA.

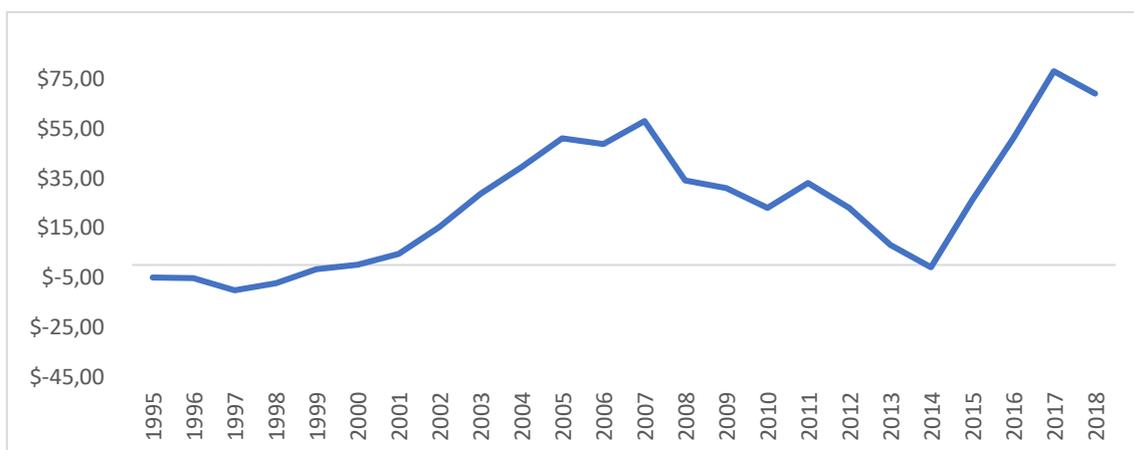
Levando em consideração que o subsetor de autopeças engloba em sua estrutura peças para fabricação e reposição, é possível que a diminuição na demanda de autopeças ocorra somente para as peças de fabricação de veículos.

4.5 POSSÍVEIS IMPACTOS ECONÔMICOS

Além dos impactos no setor automobilístico, é importante analisar se estes impactos na demanda por produtos automotivos brasileiros podem ser significativos nas contas nacionais do Brasil, como no saldo da Balança Comercial e PIB.

Para analisar se o USMCA poderá causar impactos nas contas do País, será analisado o comportamento da Balança Comercial Brasileira ao longo do período e a proporção entre as exportações de automóveis e autopeças e o saldo da conta.

O Gráfico 11 ilustra o saldo da balança comercial do Brasil ao longo do período.

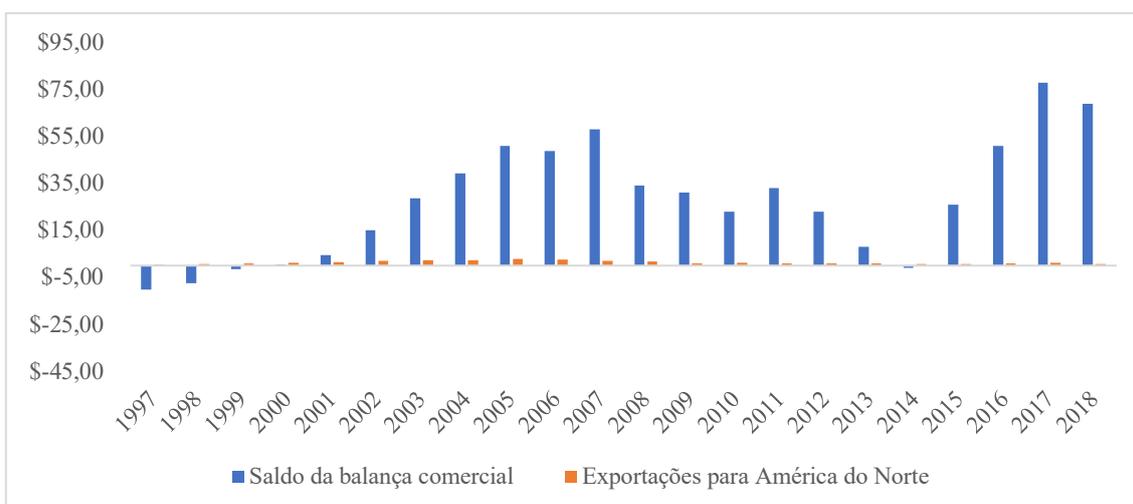


Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do OEC.

GRÁFICO 10 – SALDO DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA (1995-2018) (US\$ BIHLÕES)

Nota-se que o saldo da balança comercial brasileira se manteve positiva entre 2001 e 2013, apresentando valor negativo de US\$1 bilhão no ano de 2014 e posteriormente apresentando valores positivos até o fim da série em 2018.

Para entender melhor a relação entre as exportações de veículos para a América do Norte e o saldo da balança comercial, o gráfico 11 apresenta a relação entre as duas contas.



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do OEC.

GRÁFICO 11 – RELAÇÃO ENTRE SALDO DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA E EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS PARA AMÉRICA DO NORTE (1997-2018) (US\$ BILHÕES)

Nota-se que ao longo da série, as exportações de automóveis e autopeças não representam parcela significativa do saldo da balança comercial brasileira. A partir dos dados, a proporção média das exportações em relação ao saldo é de 5,52% para todo o período.

Analisando-se somente as exportações totais do Brasil, as exportações de automóveis e autopeças possuem média de 1,24% para todo o período, o que também pode ser considerado como um valor pouco significativo. É possível observar que estas exportações não possuem proporção significativa nas contas da economia brasileira e por isso não é esperado que possam ocorrer impactos econômicos significativos na balança comercial brasileira.

Consequentemente, não é esperado que o desvio de comércio dos produtos automotivos causado pelo USMCA gere impactos significativos no PIB e taxa de câmbio, pois a proporção destas exportações pode ser considerada baixa.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das análises feitas neste trabalho, conclui-se que a implementação do USMCA poderá causar impactos nas exportações de produtos automotivos brasileiros para a América do Norte, pois com o aumento da porcentagem necessária para que as regras de origem entre os três países sejam atendidas, Estados Unidos e Canadá poderão importar menos produtos oriundos do Brasil e tornar o México seu fornecedor principal.

Analisadas as estatísticas sobre as exportações de produtos automotivos brasileiros entre 1995 e 2018, notou-se que os impactos do USMCA neste setor da economia brasileira poderão ser maiores no setor de autopeças, pois apresenta proporção maior das exportações para a América do Norte do que as exportações de veículos. Um fator que pode contribuir para esta proporção ser maior é o fato de que este subsetor engloba tanto produtos para fabricação de veículos quanto peças para reposição. Além disso, a diminuição tende a ser maior nos EUA e Canadá, pois México possuiu acordo direto com o Brasil para o comércio destes produtos, que está em vigor desde 2002.

As estatísticas sobre o destinos das exportações de veículos e autopeças do Brasil no ano de 2018 demonstram que o Brasil exporta para uma quantidade significativa de países, e a maioria das exportações são destinadas para países que compõem o Mercosul, com ênfase maior para a Argentina, que foi responsável por 70,98% das importações de veículos e 46,4% das importações de autopeças brasileiras de 2018, por isso não se espera que uma eventual queda na demanda por produtos automobilísticos brasileiros por parte da América do Norte gere resultados negativos significativos ao setor nacional.

Ao analisar o saldo da Balança Comercial Brasileira, nota-se que as exportações de veículos para a América do Norte possuem proporção pequena em relação ao saldo da Balança ao longo do período e pode-se esperar que a diminuição da demanda de veículos e autopeças dos Estados Unidos e Canadá com o Brasil não resulta em perdas econômicas significativas para o Brasil, conseqüentemente não irão gerar impacto negativo no Produto Interno Bruto e na Taxa de Câmbio.

Algumas dificuldades para estudar se o USMCA poderia afetar significativamente o setor automobilístico brasileiro, foram as séries históricas com períodos diferentes de início e fim, o que gerou empecilhos para realizar uma análise mais assertiva das mudanças que ocorreram ao longo do tempo com os 4 países envolvidos neste estudo, principalmente pelo fato de que os dados estão disponíveis somente a partir de 1995, dificultando uma análise sobre o NAFTA. Outro fator que gerou dificuldade no estudo é

o fato de que o USMCA entrou em vigor no dia 1º de julho de 2020 e por isso ainda não é possível realizar regressões para avaliar se os impactos serão significativos no setor automobilístico brasileiro ou não. Não foi possível também diferenciar os valores exportados de peças para fabricação e peças para reposição na análise dos dados, pois a base de dados do Sistema Harmonizado não faz tal diferenciação.

Para trabalhos futuros, sugere-se que sejam feitas análises econométricas para quantificar qual o impacto real do USMCA no setor automobilístico brasileiro, saldo da Balança Comercial, Produto Interno e taxa de Câmbio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Marcelo. *O NAFTA e as relações econômicas Brasil-EUA*. Department of Economics PUC-Rio (Brazil), 1994.

ALMEIDA, Rogério Guarilha de. *Avaliação dos efeitos da abertura comercial brasileira sobre o mercado automobilístico nacional*. Diss. 1996.

ALVARENGA, Gustavo Varela et al. Políticas anticíclicas na indústria automobilística: uma análise de cointegração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2010.

BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro. 2012.

BAUMANN, Renato. "Nota técnica sobre alguns efeitos do NAFTA para as exportações brasileiras." (2003).

BRITES, Pedro VP, Júlia Chaves, Tiago S. Nogara. "A Relações Brasil-Eua no Contexto de Ascensão do Conservadorismo: Implicações Econômicas E Diplomáticas do Governo Trump e Perspectivas Para o Novo Governo Brasileiro.

CARVALHO, Enéas Gonçalves de. "Globalização e estratégias competitivas na indústria automobilística: uma abordagem a partir das principais montadoras instaladas no Brasil." *Gestão & Produção* (2005): 121-133.

DAUDT, Gabriel Marino; WILLCOX, Luiz Daniel. Indústria automotiva. 2018.

GUTIERREZ, Luis Fernando Irisarri. A economia mexicana de 1994 a 2010: impactos econômicos do NAFTA. 2012.

KIRBY, Jen. "USMCA, Trump's new NAFTA deal, explained in 500 words." (2018).

MACHADO, João Bosco. O nafta e seus impactos sobre as exportações brasileiras

MOTONAGA, Alexandre Akio. *As regras de origem na formação da zona de livre comércio da América do Norte (NAFTA)*. 1996. PhD Thesis.

PINHO, Marcelo. "Mudança estrutural na indústria automobilística brasileira: a entrada de novos concorrentes." *ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO*19 (1999).

RAMPAZZO, Lino, *Metodologia Científica*, 3.Ed., Ed. Loyola, São Paulo, 2002.

ROSSI JR, José Luiz; FERREIRA, Pedro Cavalcanti. *Evolução da produtividade industrial brasileira e abertura comercial*. 1999.

SANTOS, Angela Maria Medeiros Martins; GONÇALVES, João Renildo Jornada. *Evolução do comércio exterior do complexo automotivo*. 2001.

SITE ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística brasileira. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019/1/#zoom=z>>. Acesso em 21 de outubro de 2019.

SITE ANFAVEA. Comércio Exterior. Acordo de Contemplação Econômica (ACE-55). Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quais-o-brasil-e-parte/1824-acordos-automotivo-mercosul-mexico-ace-55>>. Acesso em 21 de outubro de 2019

SITE DA ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística 2020. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuarios>>. Acesso em 03/06/2020

SITE OBSERVATÓRIO DE COMPLEXIDADE ECONÔMICA. Disponível em: <<https://oec.world/pt/profile/country/bra/#Exporta%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em 21 de outubro de 2019

SOUSA, Mabel Ribeiro. "Nafta e Brasil: a atual conjuntura política econômica do bloco em contraponto com política externa brasileira." (2018).