



EVOLUÇÃO RECENTE DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Pedro Garrido da Costa Lima
Consultor Legislativo da Área IX
Política e Planejamento Econômicos, Desenvolvimento Econômico
e Economia Internacional

ESTUDO TÉCNICO

SETEMBRO/2016



© 2016 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal de consultor(a).

SUMÁRIO

1. Introdução	4
2. Trajetória recente do PIB e da indústria.....	4
3. Elementos da evolução recente na indústria automotiva.....	7
3.1. Produção	8
3.2. Emprego	12
3.3. Comparação de produção e emprego.....	13
3.4. Comércio exterior	14
4. Comentários finais.....	15
5. Referências bibliográficas.....	16
6. Apêndice.....	17

1. INTRODUÇÃO

Este estudo apresenta elementos significativos da evolução recente da indústria automotiva nos últimos quinze anos, no contexto da indústria brasileira. A análise do desempenho desse importante ramo da indústria tem relevância para a compreensão do desenvolvimento produtivo recente no Brasil. O momento atual de retração do setor automotivo, de 2014 a 2016, fortemente afetado pela fase descendente do ciclo econômico no Brasil, contrasta com o desenvolvimento anterior ocorrido na segunda metade da década de 2000.

Além desta introdução, o estudo apresenta aspectos da trajetória recente do Produto Interno Bruto (PIB) e da indústria geral, na segunda seção; elementos da evolução recente na indústria automotiva, com informações sobre produção, emprego e comércio exterior, na terceira seção; e, por fim, comentários finais sobre o setor e a análise realizada, além de referências bibliográficas e apêndice com outras informações estatísticas.

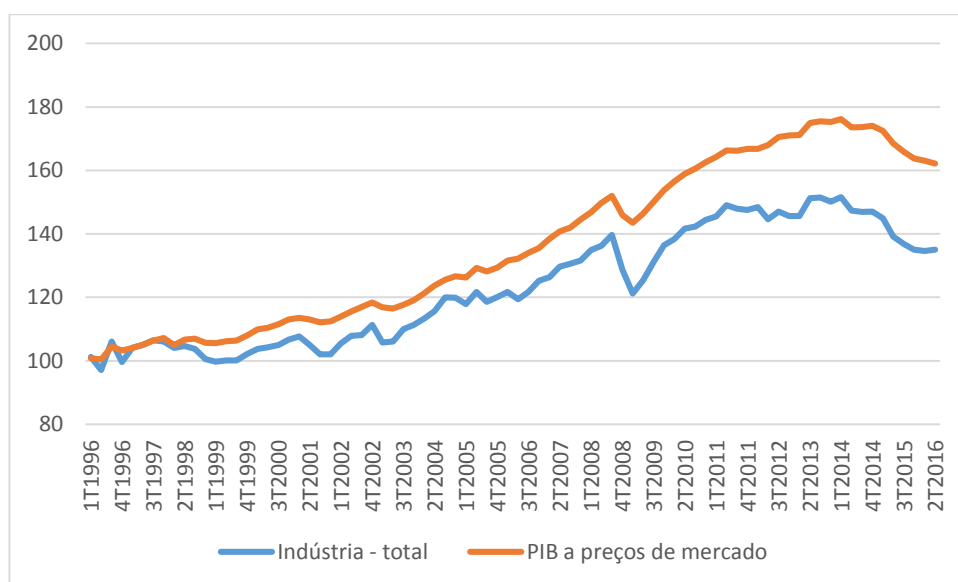
Para a avaliação da trajetória dessa atividade, são empregados diversos indicadores e dados, como aqueles do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), os quais mostram diversificados aspectos do comportamento do setor automotivo. Foram utilizados dados acessíveis até agosto de 2016, que contemplam informações, quando disponíveis, até o primeiro semestre de 2016.

2. TRAJETÓRIA RECENTE DO PIB E DA INDÚSTRIA

As trajetórias do PIB brasileiro e da indústria total, esta última medida segundo o valor adicionado, têm sido bastante correlacionadas, conforme se nota na série recente das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE (CNT/IBGE). No entanto, repara-se que a indústria tem evidenciado desempenho inferior ao resultado geral da economia, como exposto no Gráfico 1, que mostra período compreendendo o primeiro trimestre de 1996 e o segundo trimestre de 2016, pela série encadeada do índice de volume trimestral com ajuste sazonal (média de 1995 = 100). No segundo trimestre de

2016, apesar da continuidade do declínio do PIB, com - 0,6% de variação frente ao primeiro trimestre desse ano, a indústria total teve leve alta de 0,3% nessa comparação, tendo havido crescimento nulo na indústria de transformação¹.

Gráfico 1. Evolução do PIB e da indústria total, série encadeada com ajuste sazonal (média de 1995 = 100), 1T1996-2T2016.



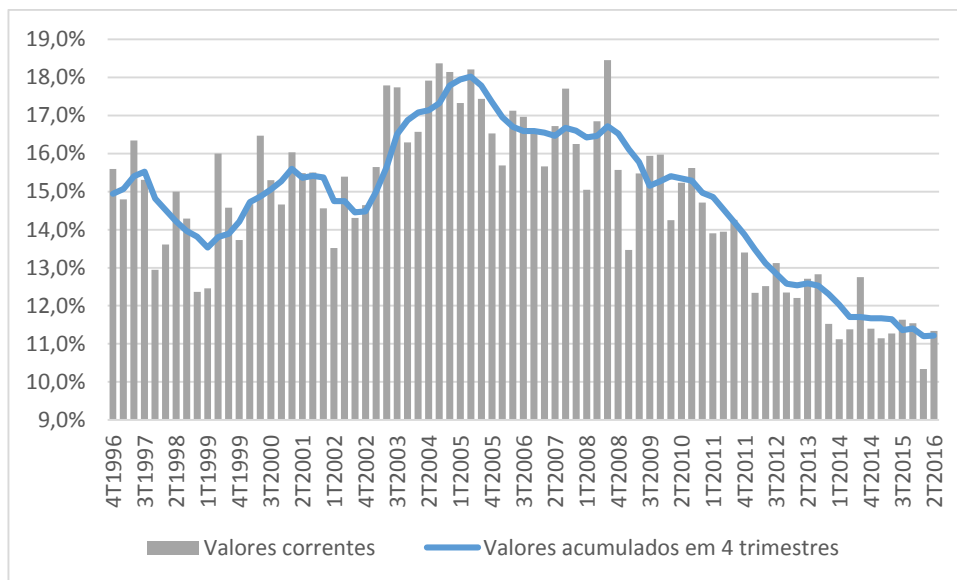
Fonte: CNT/IBGE. Elaboração própria.

Com efeito, a participação da indústria de transformação no valor adicionado do PIB, de acordo com dados também do IBGE, em valores a preços correntes, tem registrado trajetória de retração desde o período 2004-2005, no qual esteve próxima a 18,0%, como se observa no Gráfico 2. Anteriormente, haviam sido registradas oscilações durante a segunda metade da década de 1990 e recuperação nesse indicador em 2003 e 2004. No primeiro trimestre de 2016, essa participação foi de apenas 10,3%, o menor valor da série, iniciada no primeiro trimestre de 1996. O segundo trimestre de 2016, em razão do desempenho pior no resto da economia,

¹ Na comparação com o primeiro trimestre de 2016, o resultado da indústria total foi puxado para cima pela indústria extrativa (0,7%) e pela produção e distribuição de eletricidade e gás, água, esgoto e limpeza urbana (1,1%), mas sofreu efeito negativo da indústria da construção (- 0,2%).

revelou incremento nessa relação, tendo a indústria de transformação alcançado 11,3% do valor adicionado do PIB.

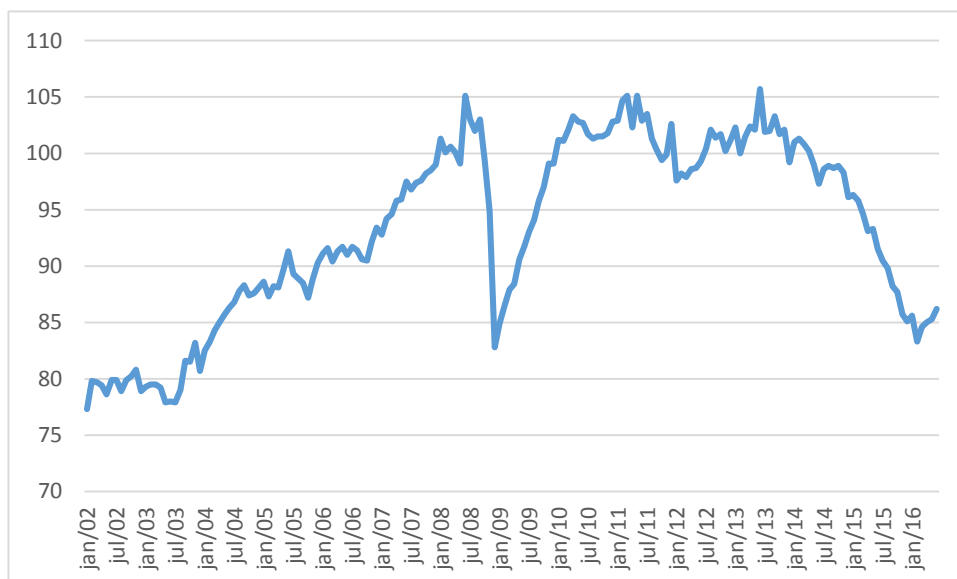
Gráfico 2. Participação da indústria de transformação no valor adicionado do PIB, valores correntes, 1T1996-2T2016.



Fonte: CNT/IBGE. Elaboração própria.

Situação semelhante de desempenho desfavorável da indústria pode ser verificada segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física (PIM-PF), do IBGE. Nessa apuração, a indústria geral do Brasil atingiu, no início de 2016, patamar próximo àquele registrado nos piores momentos da crise de 2008-2009, pelos dados com ajuste sazonal, conforme se nota no Gráfico 3. Ainda que apresente certa recuperação desde fevereiro de 2016, tendo mostrado quatro altas consecutivas até junho, o desempenho da indústria geral tem-se revelado declinante desde junho de 2013, não obstante sem a queda abrupta de 2008-2009. O nível de 2016 é significativamente superior apenas ao do período 2002-2003. O crescimento verificado de 2004 a 2008 não foi sustentado posteriormente.

Gráfico 3. Produção física da indústria geral, jan/2002-jun/2016
(média de 2012 = 100), com ajuste sazonal.



Fonte: PIM-PF/IBGE. Elaboração própria.

A preocupação com a indústria de transformação tem estado presente na formulação de políticas públicas, não raro em decorrência da deterioração do desempenho desse ramo de atividade. Entre os exemplos recentes de políticas industriais com medidas setoriais e horizontais, podem ser destacados a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), de 2004, a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), de 2008, e o Plano Brasil Maior (PBM), de 2011.

3. ELEMENTOS DA EVOLUÇÃO RECENTE NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

A indústria automotiva constitui importante setor na indústria nacional. O indicador de valor de transformação industrial, que se aproxima do valor adicionado, representa o peso dessa atividade. Segundo estimado na Pesquisa Industrial Anual – Empresa do IBGE (PIA/IBGE), a participação do setor de fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias no total do valor de transformação industrial representou 7,6% do total pesquisado² em 2014. Essa participação sofreu retração

² O total de atividades da PIA/IBGE inclui todos os setores da indústria de transformação e também as indústrias extrativas.

frente aos 10,2% registrados em 2009, o que representa desempenho inferior do ramo de veículos automotores, reboques e carrocerias na capacidade de geração de valor no agregado da indústria.

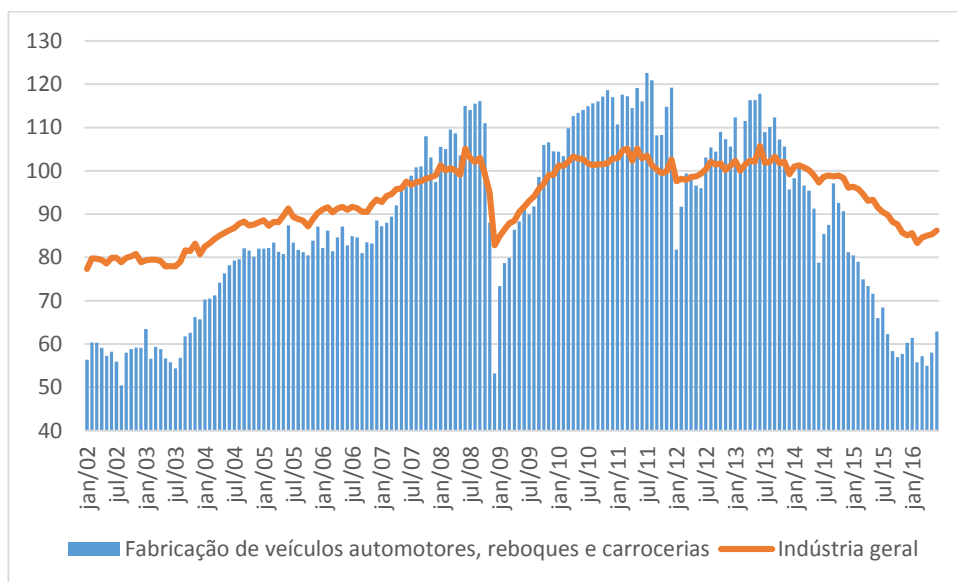
Na avaliação dos elementos principais da evolução recente da indústria automotiva, podem ser destacados dados variados de produção e de emprego, comparações entre essas informações, assim como estatísticas de comércio exterior.

3.1. Produção

As informações da PIM-PF, do IBGE, permitem a observação do desempenho recente da indústria automotiva, também em termos comparativos com outros setores industriais. Nessa pesquisa, o setor automotivo, também denominado como fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias, compreende os subsetores: fabricação de automóveis, camionetas e utilitários; fabricação de caminhões e ônibus; fabricação de cabines, carrocerias e reboques para veículos automotores; fabricação de peças e acessórios para veículos automotores; e recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores.

Desde janeiro de 2002, início da série histórica da PIM-PF, até junho de 2016, pela série com ajuste sazonal (média de 2012 = 100), observa-se que a fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias teve movimento bem mais acentuado do que a média da indústria, como verificado nas oscilações descritas no Gráfico 4. Esse ramo de fabricação de veículos, conquanto tenha puxado para cima a produção industrial física em determinados momentos (como do segundo semestre de 2009 ao final de 2011, do segundo semestre de 2012 a 2013 e do segundo semestre de 2007 até a crise no final de 2008), mostrou pior desempenho em grande parte da série, influenciando negativamente, por exemplo, na crise no final de 2008 ao primeiro semestre de 2009, bem como no período recente, a partir de 2014. No início de 2012, houve significativa retração seguida de retomada no mesmo ano. Malgrado a situação recente, tem havido recuperação contida do nível de produção desses veículos em conjunto com a indústria geral desde dezembro de 2015 até junho de 2016.

Gráfico 4. Produção física da indústria geral e da fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias, com ajuste sazonal (média de 2012 = 100), jan/2002-jun/2016.

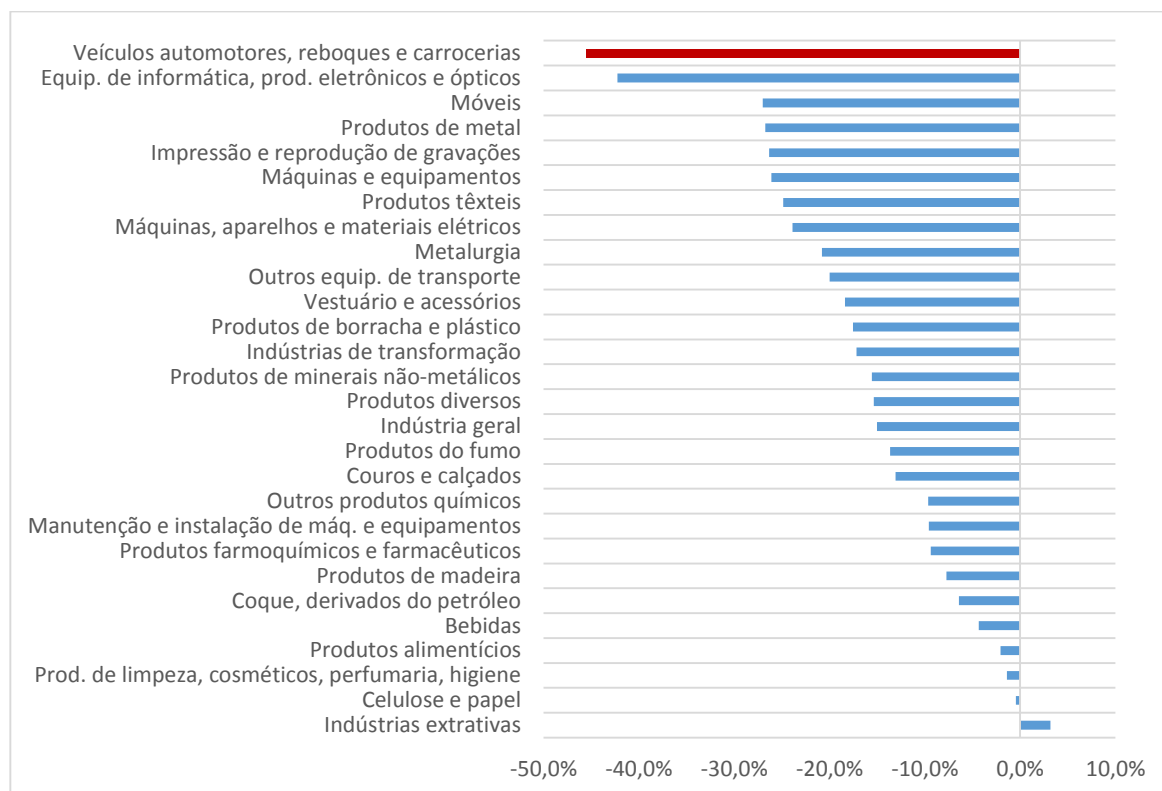


Fonte: PIM-PF/IBGE. Elaboração própria.

Apenas no período mais recente, considerando de dezembro de 2013 a junho de 2016, a fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias teve o pior desempenho na variação da produção física nesse período (- 45,5%), avaliando-se as séries segundo o valor médio em 12 meses do índice de base fixa sem ajuste sazonal (média de 2012 = 100)³. Esse ramo de atividade ficou atrás de fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (- 42,2%) e de fabricação de móveis (- 27,0%), como se nota no Gráfico 5. Nessa comparação, a fabricação de outros equipamentos de transporte (- 20,0%) e a indústria geral (- 15,0%) registraram queda um pouco menor, ao passo que a indústria extrativa (3,2%) foi o único setor com desempenho positivo.

³ Considera-se a média em 12 meses dos valores índice de base fixa sem ajuste sazonal (média de 2012 = 100). A variação é calculada entre o valor dessa média nos 12 meses terminados em dezembro de 2013 com a média dos 12 meses terminados em junho de 2016.

Gráfico 5. Produção física dos setores da indústria, valor médio em 12 meses, variação em dez/2013-jun/2016.



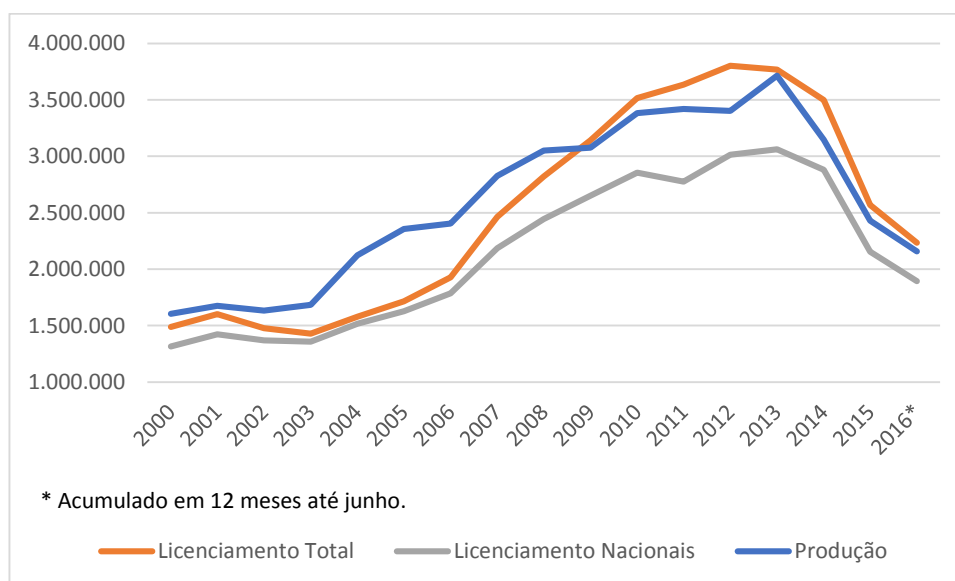
Fonte: PIM-PF/IBGE. Elaboração própria.

Os dados da Anfavea⁴ sobre unidades de autoveículos permitem perspectiva complementar aos resultados observados nos índices de produção física do IBGE. A evolução recente dos autoveículos, que incluem automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus na apuração da Anfavea, está marcada por crescimento de 2004 a 2013 e queda posterior, consoante o Gráfico 6. De 2000 a 2003 houve média de 1,64 milhão de unidades produzidas, enquanto adiante foi registrado crescimento expressivo, de 2.124.177 unidades em 2004 para 3.712.736 em 2013, ano após o qual foram registradas quedas sucessivas. Cabe notar que, em 2012, houve retração na produção, enquanto o licenciamento de nacionais mostrou descenso em 2011. Em 2016, segundo o valor acumulado em 12 meses até junho, foram produzidas 2.156.230

⁴ Esses dados de produção e exportação da Anfavea referem-se a veículos montados. Os dados de licenciamento até 2001 correspondem às vendas no atacado.

unidades, revelando baixa de 42,0% nesse indicador frente a 2013⁵. O licenciamento total de autoveículos e o licenciamento de nacionais teve trajetória semelhante aos dados de produção. O aumento do mercado consumidor, com o crescimento econômico, está associado a esse movimento de elevação, ao passo que a piora do nível de atividade no Brasil e no mundo teve influência no resultado dos autoveículos desde 2014.

Gráfico 6. Autoveículos – produção, licenciamento total e licenciamento de nacionais, 2000-2016*.



Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

No Apêndice deste estudo, as Tabelas 1. a 5. apresentam mais informações estatísticas sobre produção, licenciamento total, licenciamento de nacionais e de importados e exportação com os dados anuais da Anfavea para o total de autoveículos, automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, no período que vai de 2000 a 2016⁶.

⁵ As diferenças entre as séries do IBGE e da Anfavea são decorrentes de formas diferenciadas de coleta, classificação e medição dos dados, embora as informações do IBGE tenham por base, no caso do setor automotivo, aquelas provenientes da Anfavea.

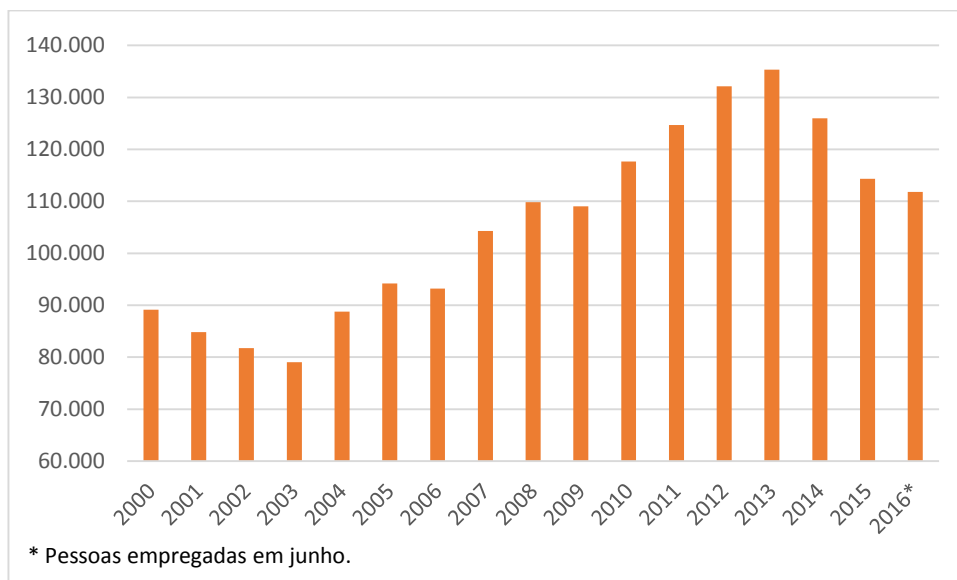
⁶ Para o ano de 2016, também é computado o montante acumulado em 12 meses até junho.

3.2. Emprego

O setor automotivo tem participação significativa no emprego industrial, sendo importante a dinâmica de contratações desse ramo. Conforme a PIA/IBGE, a fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias representou 6,2% do total do pessoal médio empregado na indústria em 2014. Algumas informações sobre emprego podem acrescentar elementos à análise do quadro recente da produção industrial.

Com relação aos dados de emprego da Anfavea, que incluem as informações de empregados na produção de autoveículos, observa-se semelhante situação de queda com relação ao nível de produção, como descrito no Gráfico 7. Após baixas de 2000 a 2003, com estoque de 79.047 postos de trabalho neste último ano, houve crescimento do emprego no setor a partir de 2004. O maior valor atingido foi o total de 135.343 empregos em 2013, sucedendo-se quedas posteriores até o nível de 111.784 pessoas empregadas em junho de 2016, o que representou declínio de 17,4% frente ao melhor resultado da série.

Gráfico 7. Autoveículos – pessoas empregadas, 2000-2016*.



Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

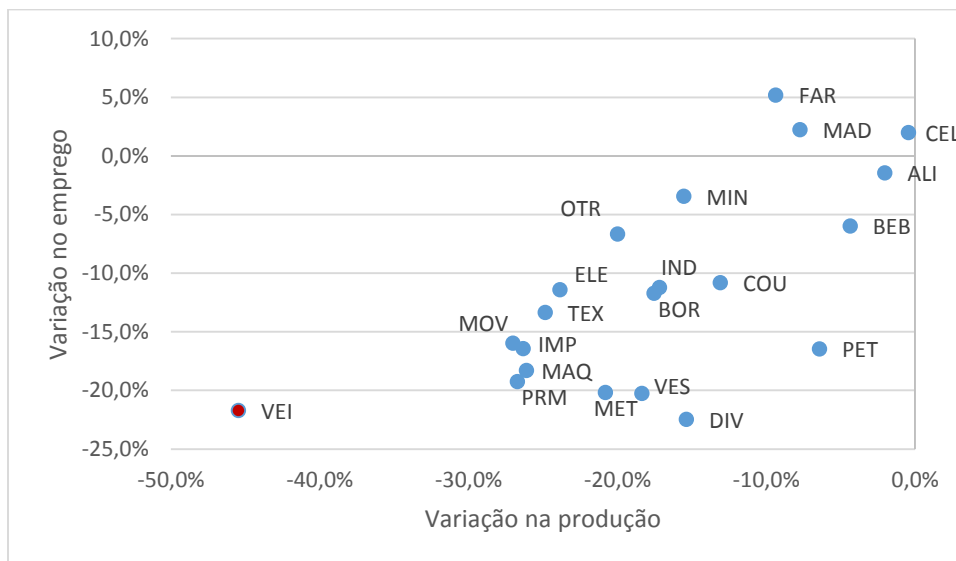
3.3. Comparação de produção e emprego

Outra avaliação setorial comparativa permite evidenciar o comportamento recente do setor automotivo no contexto da indústria. Examinando os dados de produção do IBGE e de emprego da CNI em vinte setores comparáveis⁷ e no total da indústria de transformação, é possível verificar a situação de veículos automotores, reboques e carrocerias na variação compreendida no período de dezembro de 2013 a junho de 2016, considerando o valor médio em 12 meses.

Como apresentado no Gráfico 8, destaca-se, nesse intervalo, que a indústria automotiva, representada pela sigla VEI, sofreu a maior redução em produção (- 45,5%), como visto, e a segunda maior em emprego (- 21,7%) entre as atividades avaliadas. Apenas o ramo de produtos diversos teve queda mais elevada no emprego (- 22,5%), havendo variações negativas significativas também em confecção de artigos de vestuário e acessórios (- 20,3%) e metalurgia (- 20,2%). A indústria de transformação teve redução de 11,2% no emprego e, como mostrado anteriormente, de 17,2% na produção. Na dispersão obtida no Gráfico 8, é possível perceber grupos de setores comparativamente com piores resultados em produção e emprego, além de veículos automotores, como móveis (sigla MOV: - 27,0% na produção e - 16,0% no emprego) e máquinas e equipamentos (sigla MAQ: - 26,1% e - 18,3%, respectivamente), e melhores resultados, como produtos farmoquímicos e farmacêuticos (sigla FAR: - 9,4% e 5,2%, respectivamente) e celulose e papel (sigla CEL: - 0,4% e 2,0%, respectivamente). Os dados completos dessa comparação, bem como as respectivas siglas dos setores, encontram-se na Tabela 6. do Apêndice deste estudo.

⁷ Foram retirados da avaliação setores que não guardam correspondência direta entre as séries da PIM-PF/IBGE e da CNI. Dessa forma, foram removidos o ramo de Químicos da CNI e as atividades do IBGE relativas a Produtos de limpeza, cosméticos, perfumaria e higiene pessoal, a Outros produtos químicos, a Produtos do fumo, a Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos e a Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos.

Gráfico 8. Produção física e emprego da indústria, setores selecionados, valor médio em 12 meses, variação em dez/2013-jun/2016.

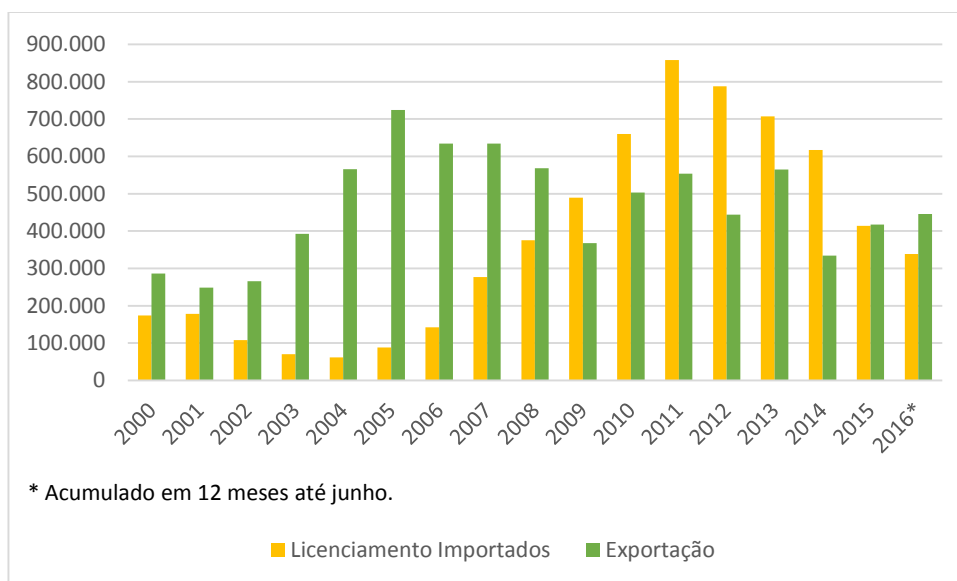


Fonte: PIM-PF/IBGE. Elaboração própria.

3.4. Comércio exterior

A evolução recente também é marcada por movimentos significativos na importação e exportação do setor automotivo. Considerando as exportações de automóveis e o licenciamento de importados pelos dados da Anfavea, como se nota no Gráfico 9, registra-se aumento expressivo do montante importado a partir de meados da década de 2000 até 2011, a ponto de ultrapassar o que foi exportado nessa atividade de 2009 a 2014. Em razão da diminuição da demanda interna e do arrefecimento da quantidade importada, houve certa equivalência entre exportações e importações em 2015, enquanto em 2016 a exportação (445.522 unidades) ultrapassou a importação (338.461 unidades), computado neste ano o montante acumulado em 12 meses até junho. As exportações foram afetadas adversamente pela reduzida demanda externa desde a crise em 2008-2009 e não recuperaram os níveis do período 2005-2007.

Gráfico 9. Autoveículos - exportação e licenciamento de importados, 2000-2016*.



Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

4. COMENTÁRIOS FINAIS

A avaliação da indústria automotiva realizada para o Brasil nos últimos quinze anos indica momentos de retomada do setor e perda de desempenho em diversos indicadores, como produção, emprego e comércio exterior. Ainda que tenha havido crescimento dessa atividade na segunda metade da década de 2000 e tenha ocorrido recuperação rápida com posterior superação de níveis históricos após a crise em 2008-2009, é possível verificar trajetória de piora nos índices do setor a partir de 2014. Comparativamente, o setor automotivo tem sido mais atingido pela piora no nível de atividade na economia brasileira, com efeitos negativos sobre o mercado de trabalho nesse ramo. No cenário internacional, a demanda externa também tem sido insuficiente, nos últimos anos, para melhorar a dinâmica da produção do setor, que também passou por aumento de importações até recentemente.

Nesse contexto, a preocupação com políticas públicas direcionadas ao setor no Brasil, especialmente a partir da fase mais aguda da crise mundial de 2008-2009, havia estado presente em programas de incentivo recentes. Medidas de estímulo ao setor automotivo foram empreendidas no cenário de crise em 2008-2009,

com redução de tributos como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), inicialmente pela Medida Provisória nº 451, de 15 de dezembro de 2008. Em 2012, época de piora na atividade automotiva⁸, foram tomadas medidas que pretendiam incentivar diversos aspectos da competitividade do setor automotivo, com o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), criado pela Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012 e com validade até 2017⁹.

O setor automotivo constitui ramo relevante para o evolução industrial brasileira, de forma que o acompanhamento da atividade é significativo para o entendimento de desafios e aspectos fundamentais associados à indústria e ao desenvolvimento produtivo e tecnológico no Brasil. A indústria automotiva é classificada como de média-alta tecnologia por organismos internacionais como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e tem efeitos dinâmicos importantes em diversas cadeias produtivas internas e globais, sendo alvo de políticas públicas em diversos países. Ainda que seja possível perceber, dependendo do indicador avaliado, abrandamento da retração ou mesmo tênue recuperação da produção automotiva, desde dezembro de 2015, em conjunto com a média da indústria, o nível de produção atual está distante do potencial da economia brasileira.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea. **Estatísticas**. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br>. Acesso em: 12/08/2016.

Confederação Nacional da Indústria – CNI. **Indicadores industriais**. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br>. Acesso em: 12/08/2016.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Pesquisa Industrial Anual – Empresa**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 12/08/2016.

⁸ E descenso também na indústria geral, embora de maneira menos acentuada, como se nota no Gráfico 4.

⁹ Essa Lei resultou da Medida Provisória nº 563, de 3 de abril de 2012. O Programa Inovar-Auto almeja apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 12/08/2016.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Contas Nacionais Trimestrais**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 31/08/2016.

6. APÊNDICE

Tabela 1. Total de autoveículos, 2000-2016*.

Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Nacionais	Licenciamento Importados	Produção	Exportação
2000	1.489.481	1.315.303	174.178	1.605.848	285.903
2001	1.601.282	1.422.966	178.316	1.674.522	248.272
2002	1.478.627	1.370.271	108.356	1.633.790	265.707
2003	1.428.610	1.358.509	70.101	1.684.715	392.828
2004	1.578.775	1.517.371	61.404	2.124.177	565.642
2005	1.714.644	1.626.519	88.125	2.357.172	724.163
2006	1.927.738	1.785.279	142.459	2.403.680	634.473
2007	2.462.728	2.185.645	277.083	2.825.276	634.557
2008	2.820.350	2.445.200	375.150	3.050.631	568.582
2009	3.141.240	2.652.187	489.053	3.076.000	368.023
2010	3.515.064	2.854.826	660.238	3.382.143	502.754
2011	3.633.248	2.775.365	857.883	3.417.782	553.326
2012	3.802.071	3.014.008	788.063	3.402.963	444.028
2013	3.767.370	3.060.523	706.847	3.712.736	565.111
2014	3.498.012	2.881.015	616.997	3.146.386	334.219
2015	2.568.976	2.154.643	414.333	2.429.421	417.332
2016*	2.233.563	1.895.102	338.461	2.156.230	445.522

* Acumulado em 12 meses até junho.

Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

Tabela 2. Automóveis, 2000-2016.

Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Nacionais	Licenciamento Importados	Produção	Exportação
2000	1.205.070	1.088.335	116.735	1.298.437	207.186
2001	1.318.232	1.183.886	134.346	1.384.368	197.157
2002	1.243.467	1.165.309	78.158	1.376.219	220.123
2003	1.215.554	1.165.141	50.413	1.428.270	329.773
2004	1.315.358	1.275.778	39.580	1.777.642	469.638
2005	1.439.822	1.383.159	56.663	1.979.545	595.098
2006	1.632.947	1.527.939	105.008	2.027.305	514.972
2007	2.085.718	1.853.946	231.772	2.360.739	511.186
2008	2.341.300	2.024.921	316.379	2.498.482	457.695
2009	2.643.862	2.219.911	423.951	2.568.167	308.772
2010	2.856.540	2.285.341	571.199	2.682.924	405.709
2011	2.901.647	2.151.105	750.542	2.630.893	442.606
2012	3.115.223	2.438.696	676.527	2.763.445	350.115
2013	3.040.783	2.454.422	586.361	2.954.279	461.066
2014	2.794.687	2.289.395	505.292	2.502.293	263.604
2015	2.122.956	1.786.976	335.980	2.017.639	316.537
2016*	1.853.073	1.590.509	262.564	1.797.919	341.624

* Acumulado em 12 meses até junho.

Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

Tabela 3. Veículos comerciais leves, 2000-2016.

Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Nacionais	Licenciamento Importados	Produção	Exportação
2000	198.574	148.961	49.613	214.994	65.343
2001	192.573	151.780	40.793	190.957	39.223
2002	152.931	124.963	27.968	167.767	34.935
2003	131.201	113.180	18.021	154.181	44.677
2004	164.301	144.608	19.693	216.735	63.606
2005	180.018	151.510	28.508	235.340	82.526
2006	199.337	165.196	34.141	243.666	73.545
2007	255.512	213.522	41.990	295.738	74.459
2008	329.889	275.171	54.718	350.190	66.339
2009	365.005	303.275	61.730	356.817	42.872
2010	472.489	386.075	86.414	468.747	66.661
2011	524.184	420.773	103.411	513.918	75.966
2012	518.960	411.819	107.141	469.480	62.483
2013	539.112	422.004	117.108	530.901	70.561
2014	538.792	429.148	109.644	471.191	46.270
2015	357.573	280.659	76.914	316.222	72.486
2016*	307.721	233.491	74.230	277.708	75.827

* Acumulado em 12 meses até junho.

Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

Tabela 4. Caminhões, 2000-2016.

Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Nacionais	Licenciamento Importados	Produção	Exportação
2000	69.209	61.624	7.585	71.114	8.745
2001	73.517	70.509	3.008	77.251	6.562
2002	65.680	63.510	2.170	68.354	5.291
2003	65.967	64.377	1.590	77.785	11.685
2004	81.484	79.356	2.128	104.792	23.216
2005	79.535	76.586	2.949	112.921	33.632
2006	75.972	72.676	3.296	103.297	35.083
2007	98.593	95.279	3.314	133.791	38.112
2008	122.287	118.236	4.051	163.757	34.831
2009	109.827	106.456	3.371	120.994	10.851
2010	157.707	155.084	2.623	189.941	21.182
2011	172.870	168.941	3.929	223.602	27.034
2012	139.174	134.779	4.395	133.403	23.067
2013	154.577	151.203	3.374	187.002	24.201
2014	137.059	134.998	2.061	139.965	17.737
2015	71.655	70.226	1.429	74.062	20.984
2016*	59.952	58.297	1.655	63.731	20.168

* Acumulado em 12 meses até junho.

Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

Tabela 5. Ônibus, 2000-2016.

Ano	Licenciamento Total	Licenciamento Nacionais	Licenciamento Importados	Produção	Exportação
2000	16.628	16.383	245	21.303	4.629
2001	16.960	16.791	169	21.946	5.330
2002	16.549	16.489	60	21.450	5.358
2003	15.888	15.811	77	24.479	6.693
2004	17.632	17.629	3	25.008	9.182
2005	15.269	15.264	5	29.366	12.907
2006	19.482	19.468	14	29.412	10.873
2007	22.905	22.898	7	35.008	10.800
2008	26.874	26.872	2	38.202	9.717
2009	22.546	22.545	1	30.022	5.528
2010	28.328	28.326	2	40.531	9.202
2011	34.547	34.546	1	49.369	7.720
2012	28.714	28.714	0	36.635	8.363
2013	32.898	32.894	4	40.554	9.283
2014	27.474	27.474	0	32.937	6.608
2015	16.792	16.782	10	21.498	7.325
2016*	12.817	12.805	12	16.872	7.903

* Acumulado em 12 meses até junho.

Fonte: Anfavea. Elaboração própria.

Tabela 6. Produção física e emprego, variação em dez/2013-jun/2016 do valor médio em 12 meses, setores selecionados e siglas respectivas.

Setor	Sigla	Var. Produção	Var. Emprego
Indústrias de transformação	IND	-17,2%	-11,2%
Produtos alimentícios	ALI	-2,0%	-1,4%
Bebidas	BEB	-4,3%	-6,0%
Produtos têxteis	TEX	-24,8%	-13,4%
Vestuário e acessórios	VES	-18,4%	-20,3%
Couros e calçados	COU	-13,1%	-10,8%
Produtos de madeira	MAD	-7,7%	2,2%
Celulose e papel	CEL	-0,4%	2,0%
Impressão e reprodução de gravações	IMP	-26,3%	-16,4%
Coque, derivados do petróleo e biocombustíveis	PET	-6,4%	-16,5%
Produtos farmoquímicos e farmacêuticos	FAR	-9,4%	5,2%
Produtos de borracha e plástico	BOR	-17,5%	-11,7%
Produtos de minerais não-metálicos	MIN	-15,5%	-3,5%
Metalurgia	MET	-20,8%	-20,2%
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	PRM	-26,7%	-19,2%
Máquinas e equipamentos	MAQ	-26,1%	-18,3%
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	ELE	-23,9%	-11,4%
Veículos automotores, reboques e carrocerias	VEI	-45,5%	-21,7%
Outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores	OTR	-20,0%	-6,7%
Móveis	MOV	-27,0%	-16,0%
Produtos diversos	DIV	-15,4%	-22,5%

Fonte: Elaboração própria a partir dos setores da PIM-PF/IBGE e CNI.