

Capacidade de Pagamento da Indústria Automobilística Mundial e a Influência do Mercado Brasileiro Entre os Anos de 2012 e 2015¹

FICHER, Vanderson²; PIENIZ, Luciana Paim³

Resumo

A indústria automobilística brasileira tem grande importância para o país, responsável por boa parte do desenvolvimento do setor industrial, nos últimos anos vem sofrendo com queda no número de vendas e apresentando problemas financeiros. Esta pesquisa buscou demonstrar a capacidade de pagamento da indústria automobilística a nível mundial, através de indicadores financeiros, evidenciar o comportamento financeiro das empresas ao longo de 2012 a 2015. E posteriormente a posição brasileira, com dados como o número de veículos emplacados por ano e montadora, encontrar através do índice de correlação linear, uma relação entre os resultados financeiros das empresas-sede e o mercado brasileiro de automóveis. A pesquisa caracteriza-se como descritiva, pois visou analisar a indústria automotiva mundial com a finalidade de demonstrar a sua capacidade de pagamento em curto e longo prazo através dos índices de liquidez, endividamento e rentabilidade. Após a análise, concluiu-se que grande parte das empresas automobilísticas apresentou situação econômico-financeira desfavorável tendo forte relação com a queda de emplacamentos no Brasil.

Palavras-chave: Índices de Liquidez, Endividamento, Rentabilidade, Análise Financeira, Correlação Linear.

Abstract

The Brazilian automobile industry has great importance for the country, responsible for much of the development of the industrial sector, in recent years has suffered with a decrease in the number of sales and presenting financial problems. This research aimed to demonstrate the ability of the automobile industry to pay worldwide, through financial indicators, to highlight the financial behavior of companies throughout 2012 to 2015. And afterwards the Brazilian position, with data such as the number of vehicles issued per year and the automaker, find through the linear correlation index, a relationship between the financial results of the headquarter companies and the Brazilian automobile market. The research is characterized as descriptive, since it aimed to analyze the world automotive industry with the purpose of demonstrating its ability to pay in the short and long term through the indices of liquidity, indebtedness and profitability. After the analysis, it was concluded that most of the automobile companies presented an unfavorable economic-financial situation, having a strong relation with the fall of Brazilian license plates.

Keywords: *Indices of Liquidity, Indebtedness, Profitability, Financial Analysis, Linear Correlation.*

¹Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Ciências Contábeis, da Universidade de Cruz Alta, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Contábeis

²Acadêmico do curso de Ciências Contábeis da Universidade de Cruz Alta – UNICRUZ – email: vanderficher@hotmail.com

³Professora do curso de Ciências Contábeis da UNICRUZ, bacharel em Ciências Contábeis – UNIJUÍ e mestre em Desenvolvimento, Gestão e Cidadania – UNIJUÍ; mestre em Extensão Rural UFSM; doutora em Agronegócio – UFRGS. Email: lpieniz@unicruz.com.br

1 INTRODUÇÃO

Em um país considerado emergente como o Brasil e com o crescente avanço da globalização, o automóvel faz cada vez mais parte do dia a dia da população. É nesse sentido que as empresas automobilísticas buscam expandir suas marcas e apresentar tendências e modelos de veículos, para satisfazer seus clientes.

A indústria automotiva é considerada de grande importância para a economia brasileira, pois movimenta uma cadeia de produção que engloba um conjunto de fornecedores, e um contingente de mão de obra que compõe a estrutura produtiva do país, dando estímulo a uma estrutura econômica sólida.

Segundo a ANFAVEA (2015), entidade representante do setor, em 2012 havia 53 fábricas em 9 Estados, de 26 empresas entre fabricantes de automóveis, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus - 9 produzem carros de passeio. Com 3,3 milhões de unidades produzidas, o País é o sexto maior produtor do mundo, e o terceiro maior consumidor de veículos leves e de linha popular do mundo, perdendo apenas para a Ásia e para os Estados Unidos.

Enquanto isso, o País retomou o crescimento econômico e da renda. Na esteira da emergência da "classe C", assumiu a posição de terceiro maior mercado automobilístico do mundo, atrás do continente Asiático e Estados Unidos. Essa condição atrai investimentos. Mapeamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aponta que a indústria automotiva investirá R\$ 63 bilhões de 2013 a 2016, 50% acima do no ciclo de 2012 a 2015.

Considerado um dos principais segmentos para o desenvolvimento da cadeia industrial brasileira, a indústria automotiva traz consigo responsabilidade sobre as grandes mudanças tecnológicas e o lançamento de tendências reveladas em nível mundial, e devido a isso fica sujeita a afetar outros diversos segmentos industriais.

Em virtude às oscilações ocorridas na produção e nas vendas nos últimos anos, o setor pode ser considerado de alta variação de consumo, onde a sua situação financeira sofre com instabilidades. Entende-se que para o bom funcionamento de uma indústria é preciso se ter uma boa saúde financeira em diversos âmbitos do mercado, com o intuito de uma possível retomada de investimentos no futuro.

A redução da produção e das vendas de automóveis vem enfraquecendo a economia, com os pátios das revendas cheios, a imagem que se retrata é o desaquecimento econômico. A compra de um veículo, por uma empresa ou família, se trata de uma aquisição significativa

para qualquer orçamento que leva em consideração fatores como aumento das taxas de juros, restrições ao crédito, inflação em alta, índice elevado de desemprego.

Com o atual cenário econômico, surge a incerteza na capacidade de pagamento da indústria automotiva. A fim de evidenciar essa questão sugere-se a análise financeira, que teve por objetivo compreender a dinâmica do setor, onde os dados foram sumariamente extraídos dos demonstrativos contábeis, avaliando assim a sua atual situação econômica.

Na visão de Azzolin (2012, p. 205) a análise financeira é realizada por meio de indicadores estáticos e patrimoniais e de atividades (também chamados de velocidade), formados pela conjugação entre elementos patrimoniais e de resultado.

Tendo em vista a grande dificuldade enfrentada pelo setor automotivo brasileiro em estabilizar suas vendas; devido a fatores político-econômicos que afetam sobremaneira os mais variados segmentos industriais do país, este estudo buscou avaliar a posição brasileira em relação ao número de veículos comercializados emplacados nos anos de 2012 a 2015, a fim de encontrar uma possível relação entre os resultados financeiros das empresas-sede em nível mundial e o mercado brasileiro de automóveis.

Para a realização de uma análise financeira complexa é necessário utilizar os indicadores de liquidez, solvência, rentabilidade e rotatividade, onde se pode demonstrar a capacidade de pagamento e de retorno evidenciando a situação estática da sua estrutura patrimonial.

Desta forma tornou-se relevante este estudo, pois compreendeu uma análise em âmbito setorial, tendo uma visão mais ampla no que diz respeito ao comportamento financeiro das empresas, diferente de quando se analisa apenas uma empresa em determinado ramo econômico.

Sendo assim, o presente estudo buscou servir de referência em estudos futuros nesta área que possui um campo amplo para novas pesquisas a serem desenvolvidas. O objetivo geral do estudo consistiu em demonstrar se há evidências de desequilíbrio na capacidade de pagamento nas empresas: Fiat Chrysler Automobiles, Ford Motor Company, General Motors Company, Honda Motor Company, Hyundai Motor, Mitsubishi Motors Corp, Nissan Motor Corp Ltda, Peugeot SA, Renault SA, Toyota Motor, Volkswagen AG Vz, Audi AG integrantes da indústria automotiva mundial, entre os anos de 2012 e 2015.

Para atingir este objetivo, o presente estudo está dividido em 4 seções. Na primeira seção apresentou-se a introdução do estudo. A segunda descreve a fundamentação teórica que está baseada nos índices para análise das demonstrações contábeis. A terceira seção apresenta

a metodologia e descreve as variáveis analisadas. A quarta seção apresenta e analisa os resultados bem como as considerações finais do estudo.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta seção consistiu na realização de uma revisão da literatura já existente sobre o tema abordado, que serviu de base e referência dando consistência e conhecimento suficiente para a elaboração do estudo.

2.1 Análise das Demonstrações Contábeis

A partir da revolução industrial, houve uma evolução relevante nas indústrias e na contabilidade. Devido a isso, que surgiu a necessidade de um controle maior dos custos, estoques, patrimônios e relatórios mais eficientes para gerar informações gerenciais e financeiras às empresas.

A análise das demonstrações contábeis tem por objetivo oferecer informações sobre o desenvolvimento da empresa a fim de auxiliar os gestores a avaliarem a situação financeira e projetar ações futuras. Na visão de Marion (2005, p.15), “para se conhecer a situação econômico-financeira de uma empresa é preciso identificar três pontos fundamentais de análise: liquidez (situação financeira), rentabilidade (situação econômica), endividamento (estrutura de capital)”.

Para Matarazzo (2003), a análise financeira de balanços tem por objetivo evidenciar as avaliações do patrimônio da empresa a fim evidenciar as decisões tomadas no passado, retratadas nas demonstrações financeiras, e também para o futuro, demonstradas no orçamento financeiro.

Na visão de Marion (2002, p.21), outro fato que fortaleceu a relevância da análise das demonstrações contábeis, "foi a abertura do capital por parte das empresas, o que fez com que pequenos e grandes investidores utilizassem deste instrumento para escolher as empresas mais bem-sucedidas".

No ponto de vista de Silva (1999), a análise financeira consiste em uma investigação detalhada dos dados disponíveis a fim de demonstrar o que está afetando a empresa financeiramente, auxiliando não só internamente, mas também externamente para o futuro dos negócios da empresa.

Para que se realize a análise financeira são necessários dados financeiros encontrados nas demonstrações contábeis da entidade, previstos em lei, gerados geralmente no final do exercício social.

2.1.2 Tipos de Demonstrações Contábeis de Publicação Obrigatória

As demonstrações contábeis são de extrema importância para a análise financeira de uma entidade, pois são nelas que se encontram todas as informações da situação patrimonial que ela se encontra.

É nesse sentido que se insere a Lei nº 6.404 de 15 de Dezembro de 1976

Art. 176. Ao fim de cada exercício social, a diretoria fará elaborar, com base na escrituração mercantil da companhia, as seguintes demonstrações financeiras, que deverão exprimir com clareza a situação do patrimônio da companhia e as mutações ocorridas no exercício:

- Balanço Patrimonial (BP);
- Demonstração do Resultado do Exercício (DRE);
- Demonstração de Resultado Abrangente (DRA);
- Demonstração de Lucros ou Prejuízos Acumulados (DLPA);
- Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido (DMPL);
- Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC);
- Demonstração do Valor Adicionado (DVA).

A legislação societária admite a inclusão da DLPA na DMPL. As empresas que elaborarem e publicarem a DMPL estão dispensadas da apresentação em separado da DLPA, uma vez que esta, obrigatoriamente, estará inclusa naquela.

2.2 Técnicas de Análise das Demonstrações Contábeis

Segundo Marion (2005, p.83), são as seguintes:

- Indicadores financeiros e econômicos.
- Análise horizontal e vertical.
- Análise da taxa de retorno sobre investimento (margem de lucro X giro do ativo).
- Análise das demonstrações de origens e aplicação de recursos (Doar), dos fluxos de caixa (DFC) e da demonstração do valor agregado (DVA).

2.3 Índices de Liquidez e solvência

Os índices de liquidez têm como finalidade demonstrar a situação financeira da empresa, quanto a sua capacidade de pagamento. Segundo Silva (2007), o objetivo é analisar o grau de solvência, constatando se a empresa possui eficiência para saldar suas dívidas. Para a realização desses índices, é necessário confrontar os ativos circulantes com as dívidas a fim de medir a solidez financeira da empresa (MATARAZZO, 2010). As principais interpretações e proposições seguem:

a) Liquidez Geral: o índice de liquidez geral demonstra a capacidade da empresa em pagar suas dívidas em longo prazo, ou seja, os recursos de curto e longo prazo que a empresa possui para efetuar o pagamento das dívidas de curto e longo prazo. Segundo Silva (2007),

esse índice evidencia a capacidade de pagamento da empresa a longo prazo, pois considera tudo o que pode converter em dinheiro em confronto com tudo que já assumiu como dívida.

$$LG = \frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo não Circulante}}$$

b) Liquidez Corrente: o índice de liquidez corrente demonstrará a capacidade de pagamento em curto prazo da empresa. Para Matarazzo (2008, p. 172):

Eis aí o significado do índice de Liquidez Corrente: a margem de folga para manobras de prazos visa equilibrar as entradas e saídas de caixa. Quanto maiores os recursos, maior essa margem, maior a segurança da empresa, melhor a situação financeira.

$$LC = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

c) Liquidez Seca: através do índice de liquidez seca, são avaliados quais são as disponibilidades e créditos a receber que a empresa apresenta, para saldar as obrigações de curto prazo. O indicador de liquidez seca indica o recurso que a empresa possui em mãos, ou seja, o que pode ser convertido em dinheiro imediatamente, excluindo-se os estoques.

Para Assaf Neto (2007, p. 190):

O quociente demonstra a porcentagem das dívidas a curto prazo em condições de serem salgadas mediante a utilização de itens monetários de maior liquidez do ativo circulante. Essencialmente, a liquidez seca determina a capacidade de curto prazo de pagamento da empresa mediante a utilização das contas do disponível e valores a receber.

$$LS = \frac{\text{Ativo Circulante} - \text{Estoques}}{\text{Passivo Circulante}}$$

d) Liquidez Imediata: o índice de liquidez imediata demonstrará a capacidade de pagamento utilizando apenas os valores dos disponíveis. Na visão de Marion (2005, p.83), “mostra o quanto dispomos imediatamente para saldar nossas dívidas de curto prazo”. Para Silva (2007), este índice não é considerado relevante, pois os valores de disponíveis não são valores consideráveis para serem confrontados com os valores do passivo circulante, podendo assim ser utilizado na demonstração de fluxo de caixa.

$$LI = \frac{\text{Disponibilidades}}{\text{Passivo Circulante}}$$

2.4 Índices de Estrutura e Endividamento

Na visão de Azzolin (2012), esses índices precisam ser interpretados com cautela devido ao fato de refletirem uma posição estática, sendo que a análise contábil da solvência não se refere apenas em cálculos matemáticos, mas sim de uma análise complexa.

Estes indicadores demonstram a situação financeira em um momento específico da empresa, considerando que a análise estrutural dinâmica é fundamental para evitar distorções.

a) Participação de Capital de Terceiros: é utilizado para indicar a quantidade de capitais de terceiros utilizados pela empresa em relação ao capital próprio (MATARAZZO, 2010). Para Azzolin (2012), este índice é muito importante, pois é através dele que se evidencia se os recursos de terceiros superam os recursos provenientes dos acionistas.

$$\text{PCT} = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

b) Imobilização do Patrimônio Líquido: esse índice indica o nível de imobilização dos recursos permanentes da empresa, ou seja, quanto do ativo permanente da empresa é financiado pelo seu patrimônio líquido, demonstrando a dependência de recursos de terceiros para a manutenção dos negócios (ASSAF NETO, 2007).

$$\text{IPL} = \frac{\text{Ativo Não Circulante}}{\text{Patrimônio Líquido}}$$

2.5 Índices de Rentabilidade

Esses índices têm o objetivo de mostrar a rentabilidade dos capitais investidos, ou seja, quanto a empresa teve de retorno sobre os investimentos efetuados, demonstrando seu grau de êxito econômico (MATARAZZO, 2008).

Na visão de Neves e Viceconti (2007), através destes índices que se pode evidenciar a relação entre os rendimentos e o capital investido na empresa, apresentando a capacidade de retorno ocasionado pelos rendimentos em relação ao capital investido pelos sócios na empresa.

a) **Margem Líquida:** tem por objetivo demonstrar a participação das vendas no lucro líquido, ou seja, o quanto representa o lucro líquido para cada \$ 100 vendidos pela empresa (MATARAZZO, 2008). Conforme Szuster (2008, p. 464) “A margem líquida (ML) corresponde ao quociente entre o lucro líquido (LL) e a receita líquida (RL)”.

$$ML = \frac{\text{Lucro líquido}}{\text{Receita líquida}}$$

b) **Retorno Sobre o Investimento Total:** o retorno sobre o investimento total é de extrema importância, pois revela o comportamento da empresa de uma maneira geral, apresentando o quanto de lucro do exercício proporcional de investimento total.

Na visão de Matarazzo, (2008, p. 176) “o sucesso de uma empresa depende em primeiro lugar de um volume de vendas adequado”.

Esse índice é muito utilizado a fim de verificar a eficiência e eficácia operacional, demonstrando se a empresa soube utilizar os recursos aplicados na obtenção de melhores resultados (NEVES e VICECONTI, 2007).

$$RSIT: \frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Ativo Total}}$$

2.6 Correlação Linear

A Análise de Correlação fornece um número, indicando como duas variáveis variam conjuntamente. Mede a intensidade e a direção da relação linear ou não linear entre duas variáveis. É um indicador que atende à necessidade de se estabelecer a existência ou não de uma relação entre essas variáveis sem que, para isso, seja preciso o ajuste de uma função matemática. Não existe a distinção entre a variável explicativa e a variável resposta, ou seja, o grau de variação conjunta entre X e Y é igual ao grau de variação entre Y e X.

Conforme descreve Siegel (1975, p. 220): “O estabelecimento da existência de uma correlação entre duas variáveis pode constituir o objetivo precípua de uma pesquisa (...)”.

Se $0,00 < \rho^{\wedge} < 0,30$, existe fraca correlação linear; se $0,30 \leq \rho^{\wedge} < 0,60$, existe moderada correlação linear; se $0,60 \leq \rho^{\wedge} < 0,90$, existe forte correlação linear; se $0,90 \leq \rho^{\wedge} < 1,00$, existe correlação linear muito forte.

3 METODOLOGIA

Lakatos e Marconi (2003, p.83) definem o método sendo “o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo”. Sendo assim nesta seção foram apresentados os métodos utilizados quanto aos objetivos, procedimentos técnicos, abordagem do problema e o instrumento de coleta de dados a fim de alcançar o objetivo pretendido pelo estudo.

3.1 Objetivos

Tendo em vista os objetivos da pesquisa, a mesma foi classificada como pesquisa descritiva, que segundo Gil (2002, p.42) “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”, pois visou analisar a indústria automobilística mundial com a finalidade de demonstrar a sua capacidade de pagamento através dos índices de liquidez, rentabilidade e endividamento e a influência do mercado brasileiro através da correlação linear.

3.2 Procedimentos Técnicos

Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa foi classificada como bibliográfica, pois “é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos” (FONSECA, 2002, p.32). Neste sentido se utilizou de livros, artigos científicos, sites de pesquisa, entre outros, para a realização da fundamentação teórica que serviu de auxílio para a análise e interpretação dos dados.

A pesquisa também pode ser classificada como documental, que segundo Gil (1999, p.66) “vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico porque ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa”, pois se realizou uma análise dos balanços das empresas que ainda não tiveram um estudo aprofundado, entre os anos de 2012 a 2015, utilizando as demonstrações financeiras publicadas nos sites oficiais.

3.3 Abordagem do problema

Quanto à forma de abordagem do problema, a pesquisa que foi utilizada neste estudo é classificada como pesquisa qualitativa.

A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa opõem-se ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisa para todas as ciências, já que as ciências sociais têm sua especificidade, o que pressupõe uma metodologia própria. Assim, os

pesquisadores qualitativos recusam o modelo positivista aplicado ao estudo da vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem a pesquisa (GOLDENBERG, 1997, p.34 apud GERHARDT E SILVEIRA, 2009, p.31).

Nesse sentido, a pesquisa qualitativa estimulou o pesquisador a desenvolver conceitos, ideias e entendimentos, no que se refere aos padrões constatados no estudo, visando entender e interpretar os métodos estudados, não se preocupando em comprovar hipóteses, mas também podendo ter a existência de um quadro teórico que direcione a coleta, a análise e interpretação dos dados.

3.4 Instrumento de coleta de dados e análise

A realização da coleta e levantamento de dados teve como finalidade servir de referência para a resolução dos problemas na pesquisa, a fim de alcançar os objetivos apresentados. Quanto ao instrumento de coleta de dados, o estudo foi classificado como pesquisa de campo que é definido por Lakatos e Marconi (2002, p.83).

Pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese que se queira comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles.

A análise descritiva constitui-se pela descrição das características de determinada população ou fenômeno a respeito do assunto estudado (GIL, 2002). As fontes das informações são de dados secundários, pois foram coletadas as demonstrações financeiras através de sites como a CVM, Bovespa, Investing e os sites das empresas. As análises foram compiladas através do Excel.

Sendo assim, a pesquisa se utilizou dos métodos de pesquisa de campo, análise descritiva e de dados secundários que serviram de apoio ao estudo proposto.

3.4.1 População-alvo da pesquisa

Define-se a população nas pesquisas como o público alvo para a realização de um determinado estudo, que é utilizado para se obter as informações e os dados necessários para serem analisados a fim de se alcançar resultados satisfatórios (YIN, 2010).

A população, foco desta pesquisa, são as 12 empresas da indústria automotiva mundial, sendo as seguintes: Fiat Chrysler Automobiles, Ford Motor Company, General Motors Company, Honda Motor Company, Hyundai Motor, Mitsubishi Motors Corp, Nissan Motor Corp Ltda, Peugeot SA, Renault SA, Toyota Motor Corp Ltd Ord, Volkswagen AG Vz, Audi AG.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta seção serão apresentados e analisados os resultados do estudo que buscaram demonstrar se há evidências de desequilíbrio na capacidade de pagamento da indústria automotiva brasileira entre os anos de 2012 e 2015. Para isso, inicialmente, foram coletados os dados das empresas automobilísticas a nível mundial para a realização dos cálculos dos indicadores e posteriormente os dados a nível nacional como número de emplacamentos por ano e montadora, a fim de compreender se houve algum reflexo negativo nas empresas estabelecidas no Brasil. A limitação do estudo, encontrada na fase de coleta de dados, é relacionada às demonstrações financeiras das montadoras brasileiras, as quais não possuem divulgação pública, por serem administradas por fundos de pensão e de investimento, e por serem apenas prestadoras de serviço das multinacionais. As análises ora apresentadas foram elaboradas a partir das demonstrações financeiras das empresas-sede de cada uma das marcas atuantes no mercado.

4.1 Índices de Liquidez e Solvência

Os índices a seguir apresentados, terão como objetivo analisar o grau de solvência, constatando se as empresa automobilísticas a nível mundial possuem eficiência para saldar suas dívidas nos anos de 2012 a 2015.

4.1.1 Liquidez Geral

O gráfico 1 apresenta os índices de liquidez geral de cada empresa automobilística:

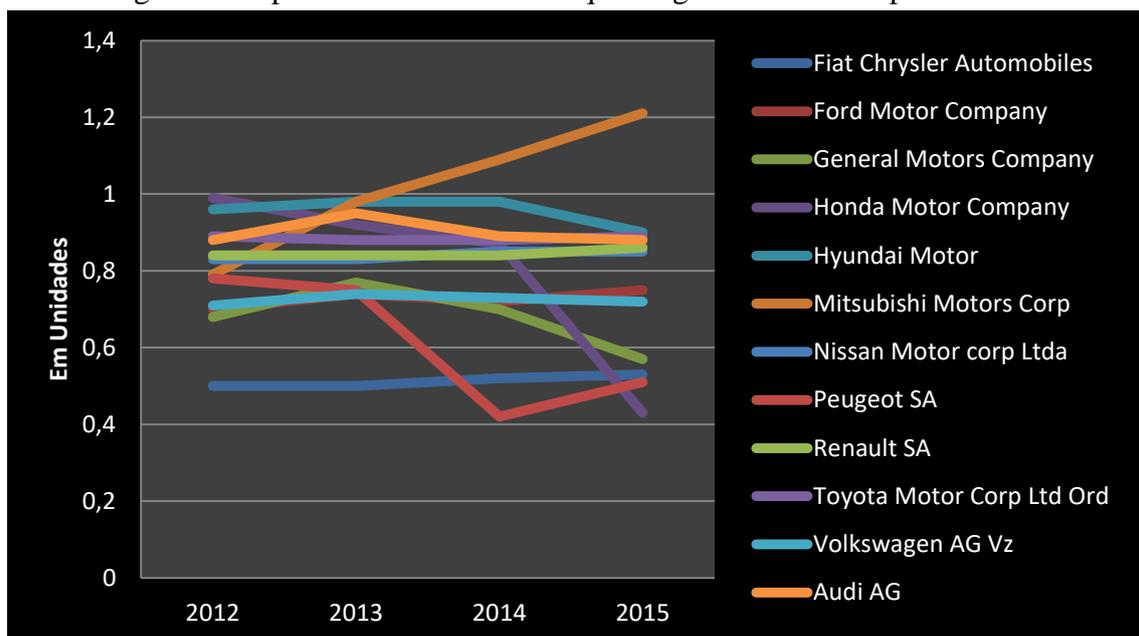


Gráfico 1: Liquidez Geral

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

De acordo com o gráfico 1, pode-se perceber que quase todas as empresas possuem índices abaixo de 1, evidenciando que nenhuma delas pode cumprir com suas obrigações, com exceção da Mitsubishi Motors Corp, pois teve crescente avanço nos últimos anos e terminou o ano de 2015 com índice de 1,21.

Dentre as que se destacam com piores índices, se incluem a Fiat Chrysler Automobiles, Peugeot SA e Honda Motor Company onde não alcançaram o índice de 0,6, ou seja, menos de R\$ 0,60 de ativos para cada R\$ 1,00 de obrigações em curto, médio e longo prazo.

4.1.2 Liquidez Corrente

O gráfico 2 apresenta os índices de liquidez corrente de cada empresa automobilística:

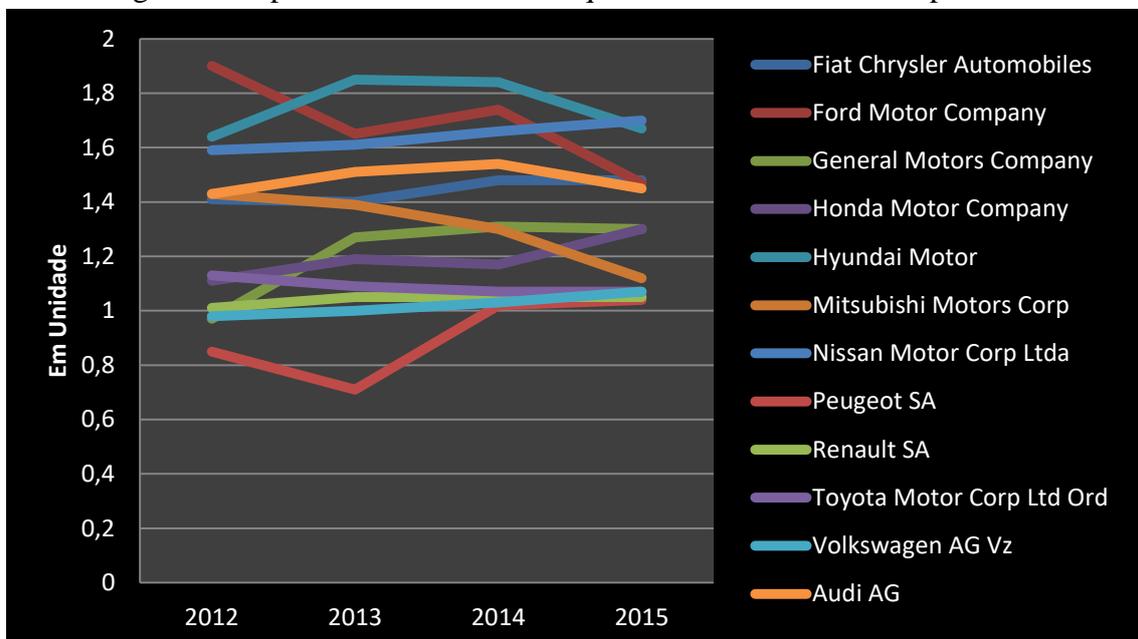


Gráfico 2: Liquidez Corrente
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Em relação ao indicador de liquidez corrente apresentado no gráfico 2, a maioria das empresas analisadas apresentaram bons índices, pois conseguiriam honrar suas obrigações de curto prazo.

Para cada R\$ 1,00 de obrigações em curto prazo, as empresas que se destacam no ano de 2015 são a Hyundai Motor e a Nissan Motor Corp Ltda detentoras dos maiores índices, de 1,67 e 1,7 respectivamente, sem variação maior nos restantes dos anos analisados.

A única empresa que obteve variação negativa foi a Peugeot SA que nos anos de 2012 e 2013 não alcançou índice superior a 1, mas apresentou recuperação nos últimos anos analisados chegando ao nível mínimo para honrar com suas obrigações em curto prazo.

4.1.3 Liquidez Seca

O gráfico 3 apresenta os índices de liquidez seca de cada empresa automobilística:

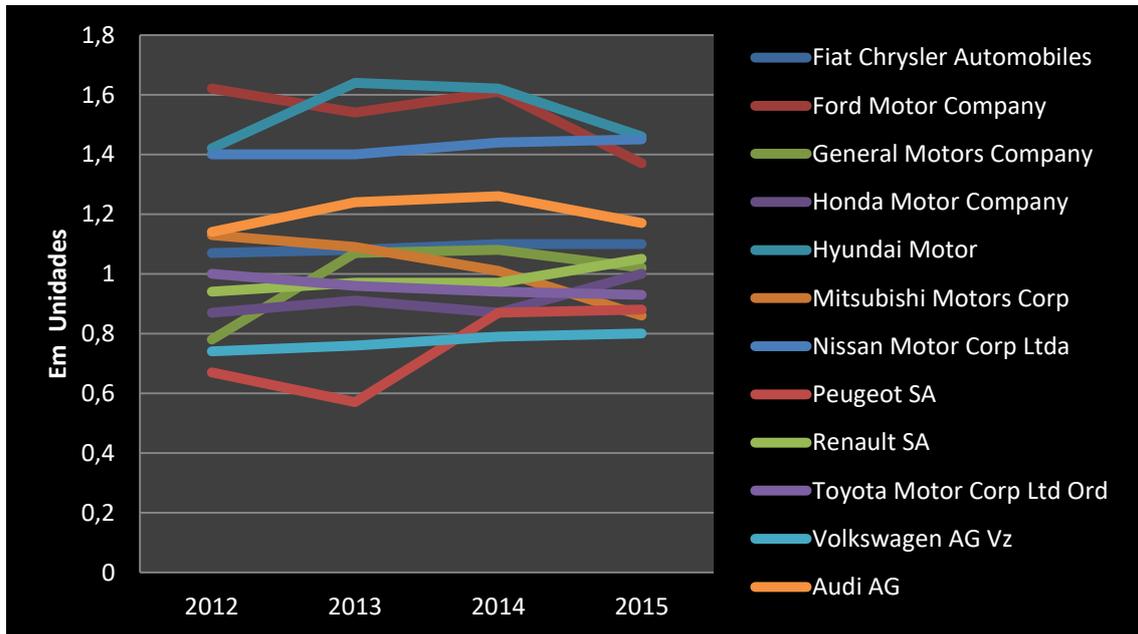


Gráfico 3: Líquidez Seca

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Neste indicador pode-se perceber que as empresas Hyundai Motor, Ford Motor Company e Nissan Motor Corp Ltda possuíam os maiores índices que demonstravam a capacidade de honrar com seus compromissos em todos os anos analisados.

As demais empresas ficaram com seus índices entre 0,74 e 1,17, sem grandes variações dentre os anos analisados, tendo destaque para Peugeot SA, detentora dos piores índices nos anos de 2012 e 2013 sendo de 0,67 e 0,57 respectivamente, mas obteve variação positiva nos anos subsequentes para 0,87 e 0,88, mas ainda não dispendo de recursos circulantes para honrar suas obrigações de curto prazo.

4.1.4 Líquidez Imediata

No que tange a conceituação de índices de liquidez, quanto maior melhor, neste indicador é possível perceber se a empresa possui recursos de imediato para saldar suas dívidas de curto prazo. Dentre as empresas que se destacam foram a Hyundai Motor, Mitsubishi Motors Corp e Fiat Chrysler Automobíles, pois obtiveram índices máximos de 0,79, 0,72 e 0,66 respectivamente, no ano de 2015 com variações nos anos analisados, nos quais ainda não é suficiente para saldarem suas dívidas.

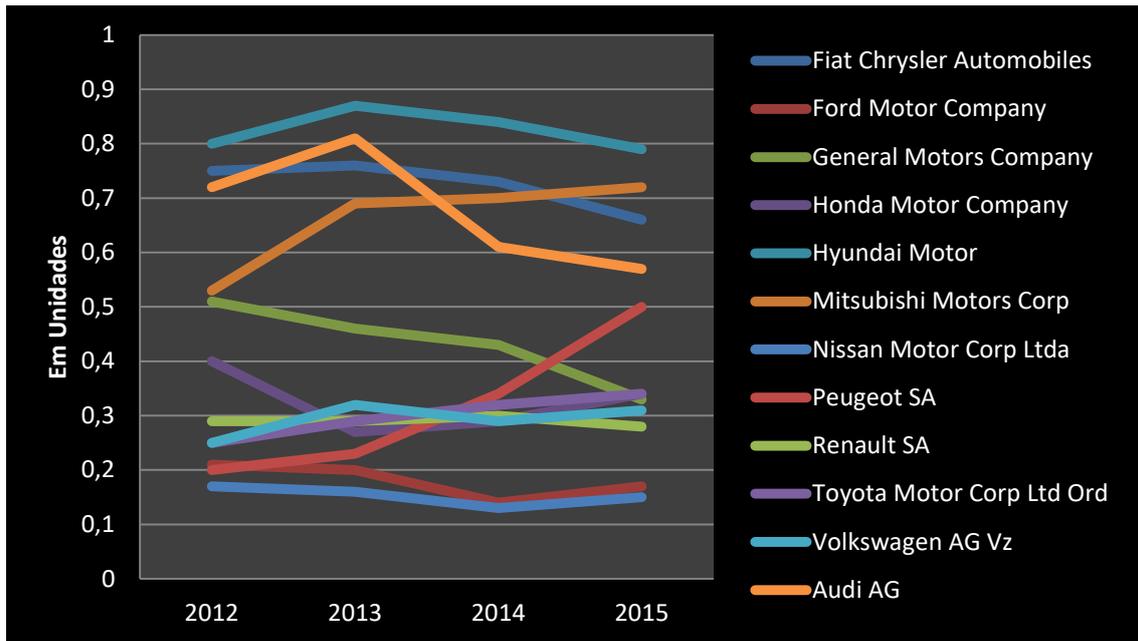


Gráfico 4: Liquidez Imediata

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

As demais empresas não obtiveram índices superiores a 0,5, considerados muito abaixo do necessário para quitar suas obrigações de imediato. Com destaque para Ford Motor Company de apenas 0,14 e Nissan Motor Corp Ltda de 0,13 ambos no ano de 2014, detentoras dos piores índices dentre todas as empresas analisadas.

4.2 Índices de Estrutura e Endividamento

Os índices a seguir apresentados, terão como objetivo demonstrar a situação financeira em dado momento específico, através da análise estrutural dinâmica das empresas automobilísticas a nível mundial nos anos de 2012 a 2015.

4.2.1 Imobilização do Patrimônio Líquido

O gráfico 5 apresenta a imobilização do patrimônio líquido de cada empresa automobilística:

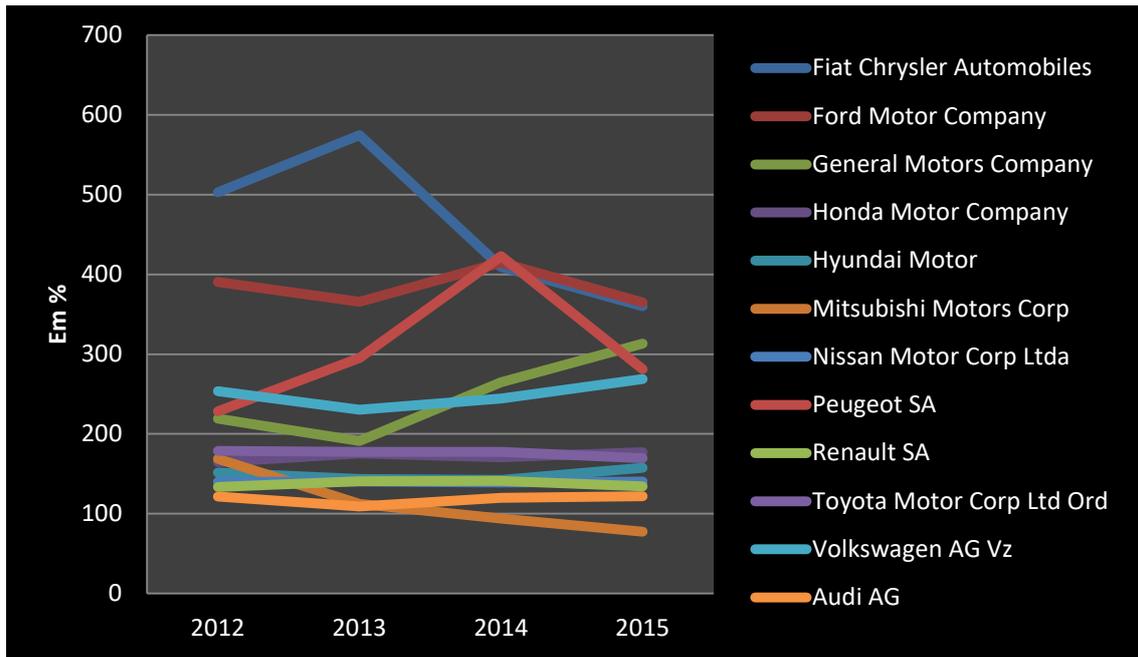


Gráfico 5: Imobilização do Patrimônio Líquido
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Este indicador apresenta o quanto as empresas, no decorrer dos anos analisados, detêm de capital próprio, ou seja, de patrimônio líquido aplicado no ativo não circulante, sendo quanto maior o índice, mais negativo para a empresa.

Quase todas as empresas tiveram seus índices muito superiores a 100% de seu patrimônio líquido imobilizado no ativo não circulante, evidenciando a dependência maior de capitais de terceiros para o financiamento do ativo circulante. Somente a Mitsubishi Motors Corp no ano de 2014 com 94% e em 2015 com 77,41% obteve índices abaixo de 100%.

O destaque ficou por conta dos altos índices das empresas Fiat Chrysler de 574,29% em 2013, Ford Motor Company de 414,88% e Peugeot SA de 422,62% no ano de 2014, que apesar da constante queda no ano seguinte evidenciaram uma grande dependência dos recursos de terceiros para manutenção dos negócios.

Nas demais empresas os índices tiveram pouca variação no decorrer dos anos, sendo o menor de 109,15% da Audi AG no ano de 2013, a 177,3% da Honda Motor Company em 2015, margem esta considerada elevada devido à sua importância na imobilização do patrimônio líquido das empresas.

4.2.2 Participação de Capital de Terceiros

O gráfico 6 apresenta a participação de capital de terceiros de cada empresa automobilística:

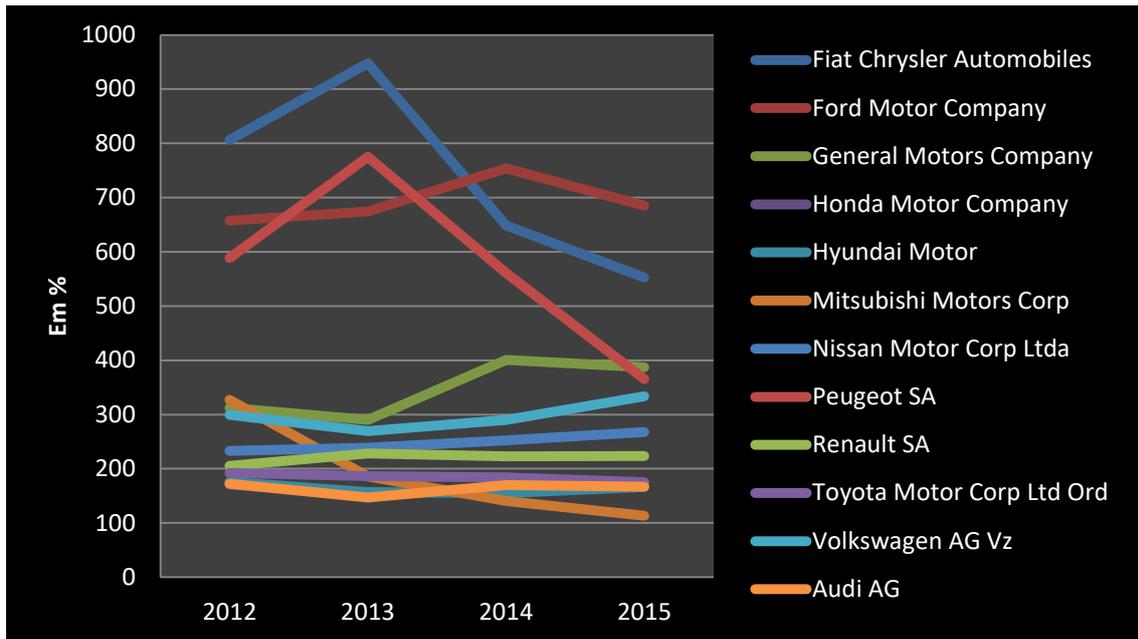


Gráfico 6: Participação de Capital de Terceiros
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Conforme o gráfico 6, as empresas com maiores índices de participação de capital de terceiros são a Fiat Chrysler Automobiles com incríveis 947,49%, a Peugeot SA de 775,41% ambos no ano de 2013 e a Ford Motor Company com 753,65% no ano de 2014. Apesar da crescente queda nos anos de 2014 e 2015, estes índices são considerados elevadíssimos, pois demonstra o quanto as empresas têm de capital de terceiros em relação ao seu capital próprio, uma vez que quanto maior é este índice, menor é a liberdade da empresa para tomada de decisões financeiras e maior é seu risco de insolvência.

No restante das empresas, percebe-se pouca variação nos anos analisados, mas todos os índices superam 100% de capital de terceiros. Destaque para Mitsubishi Motors Corp que teve diminuição dos seus índices em todos os anos, fechando o ano de 2015 com apenas 113,62%, ou seja, para cada R\$ 100 de capital próprio, a empresa tomou R\$ 113,62 de capital de terceiros.

4.3 Índices de Rentabilidade

Os índices a seguir apresentados, terão como objetivo mostrar a rentabilidade dos capitais investidos, demonstrando o grau de êxito econômico das empresas automobilísticas a nível mundial nos anos de 2012 a 2015.

4.3.1 Margem Líquida

O gráfico 7 apresenta a margem líquida de cada empresa automobilística:

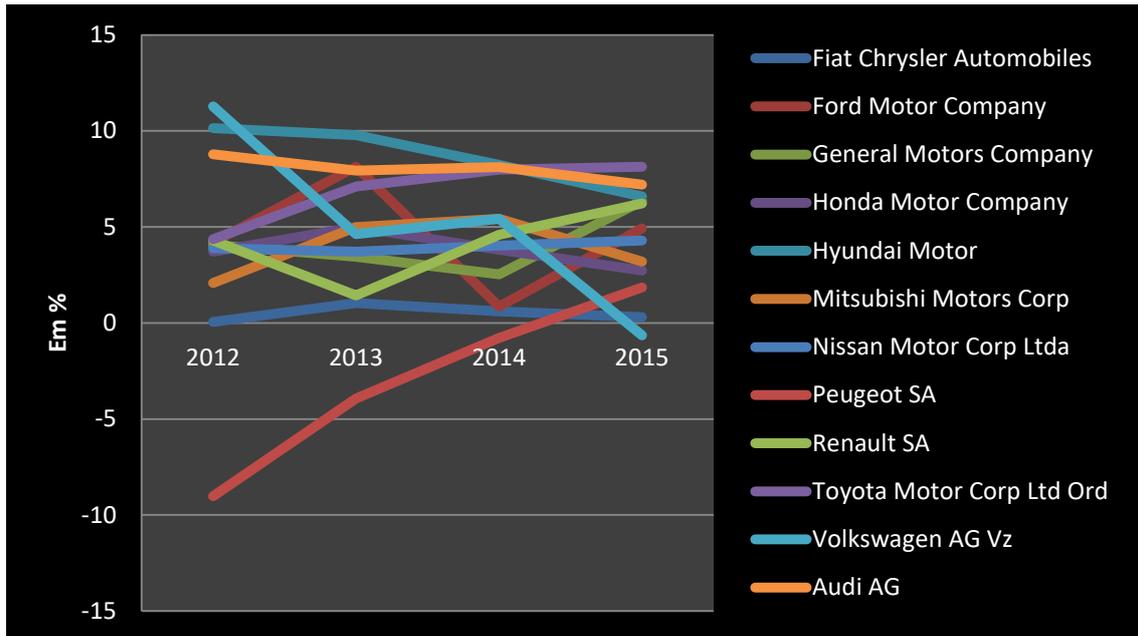


Gráfico 7: Margem Líquida
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

O gráfico 7 evidencia o percentual de lucro que as empresas estão obtendo em relação ao seu faturamento. Percebe-se que todas as empresas possuem margem líquida positiva, com exceção da Volkswagen AG Vz, detentora da maior margem líquida no ano de 2012 com 11,27%, teve grande variação no ano de 2013 e 2015, fechando com margem de -0,64%.

A Peugeot SA teve crescimento de sua margem líquida em todos os anos, já que nos três primeiros anos possuía margem líquida negativa, evoluindo de -9,03% no ano de 2012 para 1,85% em 2015, ficando ainda entre os menores índices. Outra empresa detentora de um índice muito baixo foi a Fiat Chrysler Automobiles que obteve melhor resultado em 2013 de apenas 1,04%, no restante dos anos essa margem não chegou a 1%.

O restante das empresas não obtiveram variações significativas nos anos analisados, terminando o ano de 2015 com suas margens líquidas entre 2,73% e 8,14%, ou seja, entre R\$ 2,73 e R\$ 8,14 de lucro líquido para cada R\$ 100 de faturamento.

4.3.2 Retorno Sobre o Investimento

Conforme gráfico 8, a maioria das empresas, obtiveram margem de retorno sobre o investimento sem muitas variações considerando índices entre 2,06% e 5,06%, demonstrando que as empresas obtiveram retorno razoável em relação aos recursos aplicados na obtenção de melhores resultados.

Os melhores índices de retorno sobre o investimento são da empresa Audi AG, que possui no ano de 2012 10,59%, tendo queda em todos os anos, terminando o ano de 2015 com melhor índice dentre as empresas analisadas, de 7,41%.

A Peugeot SA teve grande evolução em todos os anos analisados, pois em 2012 possuía retorno negativo de -7,72% em relação aos seus investimentos, terminando o ano de 2015 com 2,06%. Já a Volkswagen AG Vz e a Hyundai Motor viram seus índices despencarem em todos os anos, passando de 7,01% e 7,05 respectivamente no ano de 2012 para apenas -0,36 e 3,88% no ano de 2015, demonstrando assim a margem de lucro muito abaixo em relação ao investimento total feito pelas empresas.

Já a Fiat Chrysler Automobiles apresentou índices muito abaixo do esperado, onde atingiu no ano de 2012 apenas 0,05%, tendo aumento para 1,04% em 2013 e novas quedas, terminando o ano de 2015 com apenas 0,32% de retorno em todo seu investimento no ativo.

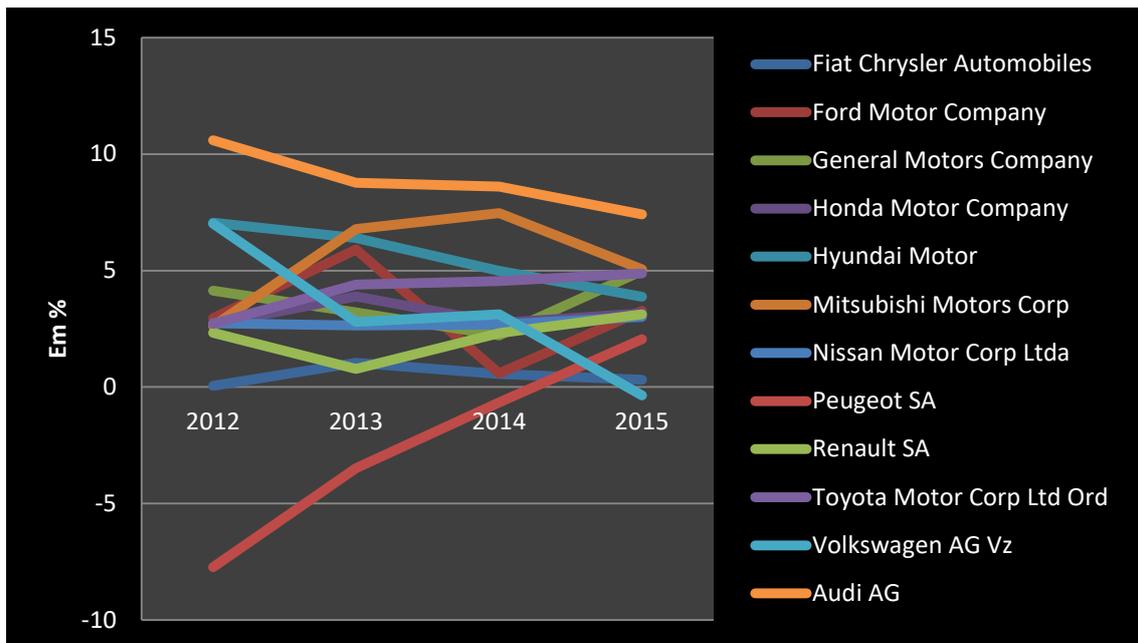


Gráfico 8: Retorno sobre o Investimento
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

4.4 Receita Total e Lucro Líquido

Os índices a seguir apresentados, terão como objetivo demonstrar a evolução da receita total e o lucro líquido das empresas automobilísticas a nível mundial nos anos de 2012 a 2015.

4.4.1 Receita Total

O gráfico 9 apresenta a receita total de cada empresa automobilística:

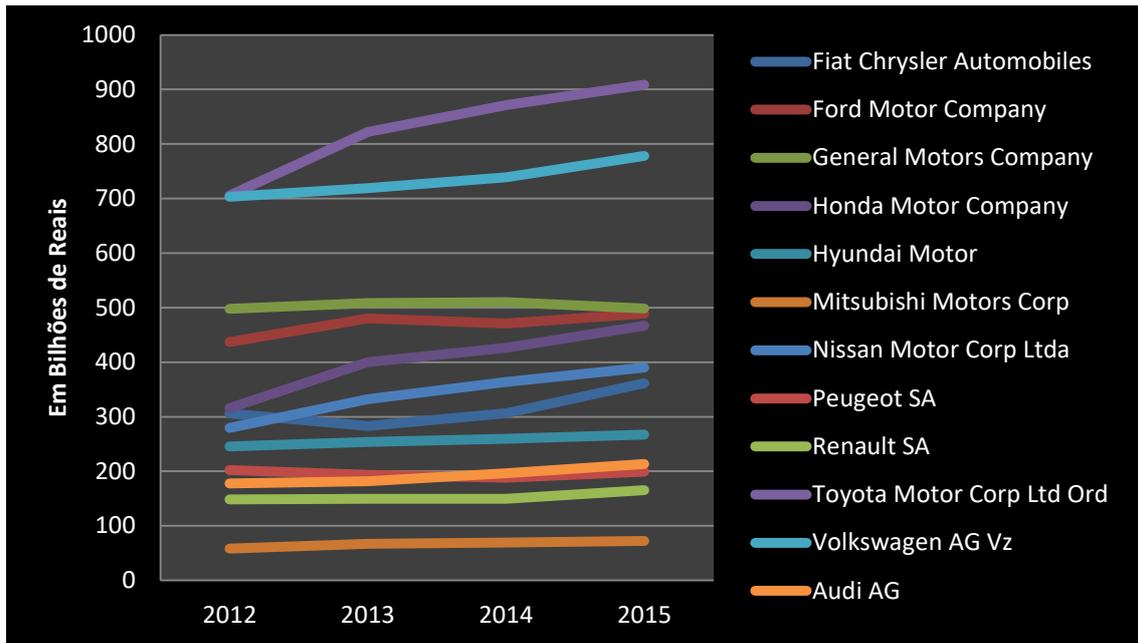


Gráfico 9: Receita Total

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Quanto à receita total, percebeu-se que as empresas automobilísticas mantiveram suas receitas no decorrer dos anos sem muitas variações com exceção das empresas Toyota Motor Corp Ltd Ord, Volkswagen AG Vz, Honda Motor Company e Nissan Motor Corp Ltda que tiveram um aumento considerável em todos os anos, chegando ao ano de 2015 com 908,5, 778,43 e 467,05 bilhões, respectivamente. No restante das empresas não houve muita discrepância dentre os anos analisados, mantendo assim as suas margens de receita total, com exceção da Fiat que teve queda maior no ano de 2013 de 22,43 bilhões, e manteve crescimento nos anos subsequentes.

4.4.2 Lucro Líquido

Quanto ao lucro líquido das empresas automobilísticas, percebeu-se que na maioria das empresas não houve muita discrepância em seus valores nos anos de 2012 a 2015. A Volkswagen AG Vz teve a maior queda nos anos analisados, pois iniciou o ano de 2012 com R\$ 33,18 bilhões de lucro líquido e terminou o ano de 2015 com um prejuízo de R\$ 5 bilhões. Outra empresa que teve queda no último ano foi a Ford Motor Company, onde teve seu maior lucro em 2014 de R\$ 40,02 bilhões, terminou o ano de 2015 com R\$ 24,1 bilhões. Já a empresa com maior aumento de seus lucros foi a Toyota Motor Copr Ltd Ord chegando a um lucro líquido de R\$ 73,9 bilhões, após três altas nos anos de 2013, 2014 e 2015.

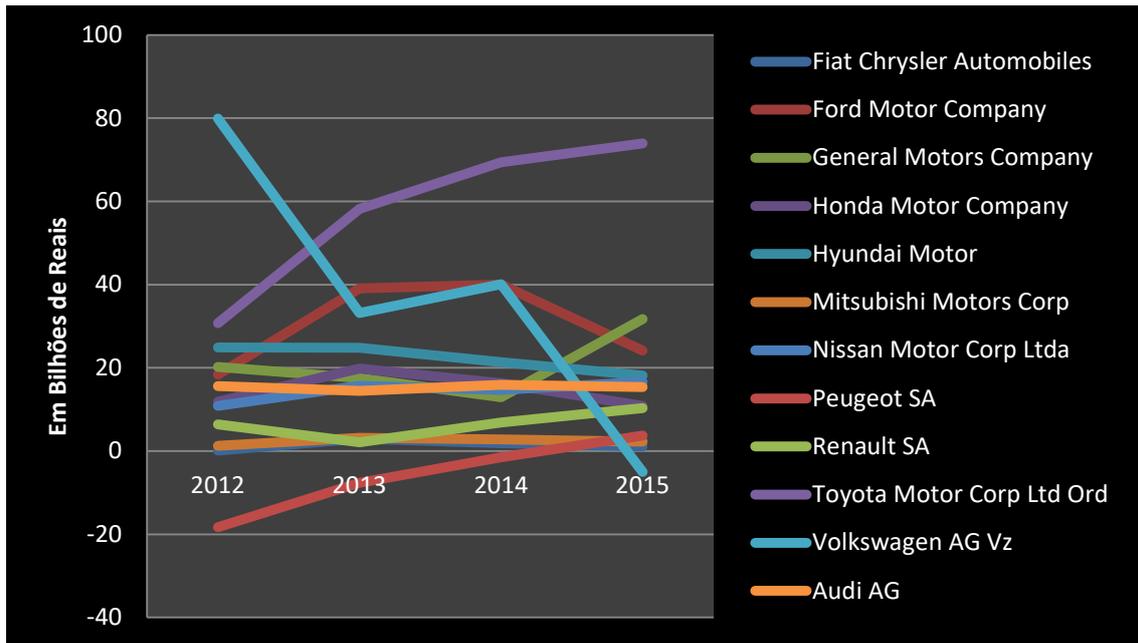


Gráfico 10: Lucro líquido
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

4.5 Emplacamentos Automóveis e Comerciais Leves do Brasil

Os índices a seguir apresentados, terão como objetivo demonstrar a variação no número dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves das empresas automobilísticas brasileiras nos anos de 2006 a 2015, que consequentemente afeta os resultados das empresas detentoras das marcas apontadas no estudo. Vale lembrar que as empresas-sede são detentoras do capital investido nas montadoras e que os demais recursos investidos no processo de produção são de responsabilidade dos bancos e dos grupos de investimento que compõe o corpo de acionistas de cada uma das montadoras brasileiras.

4.5.1 Evolução dos Emplacamentos de Automóveis e Comerciais Leves

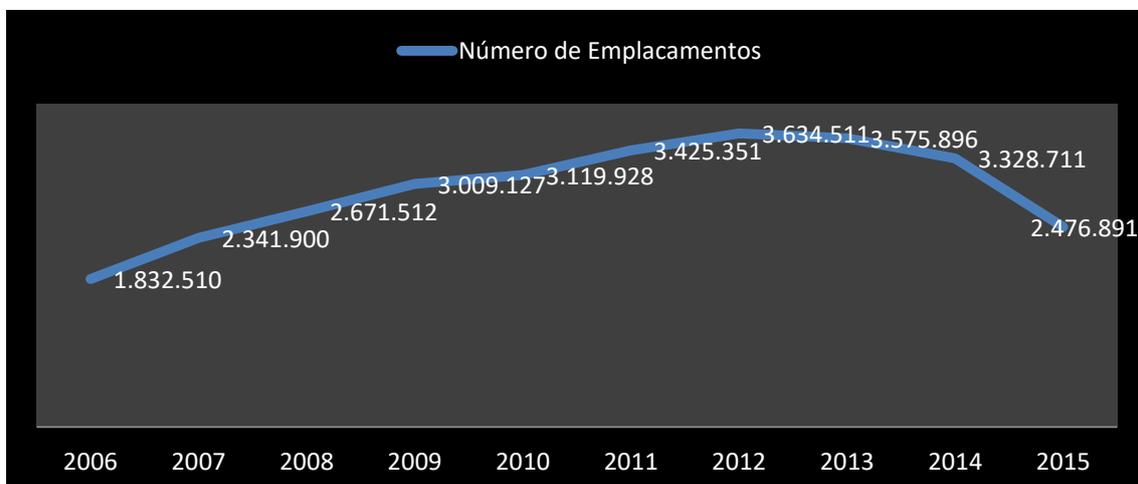


Gráfico 11: Evolução dos Emplacamentos e Comerciais Leves
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

A quantidade de emplacamentos de automóveis e comerciais leves no Brasil teve crescente avanço de 2006 a 2012, ano este onde atingiu seu maior índice, de 3.634.511 veículos emplacados. Desde então o número reduziu ano a ano, 3.575.896 em 2013, 3.328.711 em 2014 e no ano de 2015, apenas 2.476.891 emplacamentos.

4.5.2 Evolução dos Emplacamentos de Automóveis e Comerciais Leves por Montadora

A evolução nos emplacamentos de automóveis e comerciais leves na maioria das empresas teve crescente avanço desde o ano de 2006 até 2012, onde atingiu o patamar de 3.634.511 emplacamentos, ano este que foi o auge do setor automotivo no Brasil. Posteriormente ao ano de 2012 houve a queda em quase todas as empresas com destaque para Fiat, GM e VW que detinham o índice de emplacamentos de 809.646, 626.650 e 732.969, respectivamente, decaíram o número de emplacamentos quase que pela metade no ano de 2015 fechando com 427.298, 368.312 e 329.296 veículos emplacados. Conforme gráfico 12: Evolução dos Emplacamentos de Automóveis e Comercias Leves por Montadora.

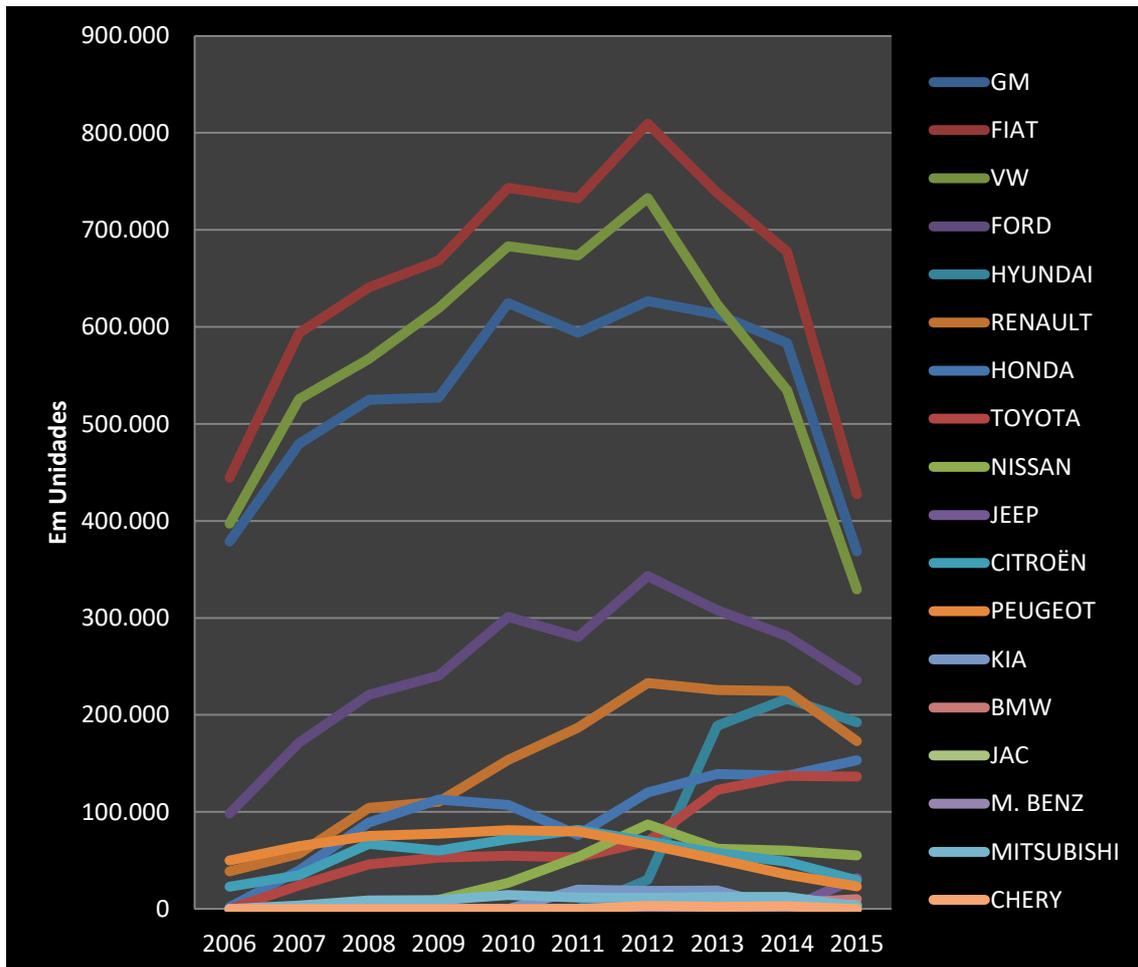


Gráfico 12: Evolução dos Emplacamentos de Automóveis e Comercias Leves por Montadora

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

4.6 Análise de Correlação - Indicadores das Empresas a Nível Mundial e o Número de Emplacamentos no Brasil por Montadora.

Os quadros a seguir apresentam a correlação entre o número de veículos emplacados pelas montadoras do Brasil com os piores indicadores das empresas a nível mundial, estabelecendo uma relação da crise enfrentada pela indústria automotiva brasileira com os indicadores extraídos das demonstrações financeiras das empresas-sede de cada uma das marcas atuantes no mercado.

MONTADORA				
FIAT	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Participação Capital Terceiros
2012	809.646	1,41	0,05	806,59
2013	737.997	1,4	1,04	947,49
2014	677.463	1,48	0,56	648,68
2015	427.298	1,48	0,32	552,75
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,74921057	0,084955131	0,785065416

Tabela 1: Correlação Linear Fiat

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Conforme a tabela 1, a empresa Fiat, possui fraca correlação nos dados analisados de número de emplacamentos em relação à liquidez corrente nos anos analisados. Com base no retorno sobre o investimento, a relação dos dados é muito fraca, ficando muito longe de 1. Já na participação capital de terceiros a correlação dos dados é considera forte, pois atingiu o índice de 0,78 evidenciando que conforme a diminuição dos emplacamentos nos decorrer dos anos, a participação capital de terceiros também diminuiu.

MONTADORA				
GM	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Liquidez Imediata
2012	626.650	0,97	4,14	0,53
2013	612.852	1,27	3,21	0,69
2014	583.332	1,31	2,22	0,7
2015	368.312	1,3	4,98	0,72
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,468069233	-0,647149728	-0,555184077

Tabela 2: Correlação Linear GM

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Observando a tabela 2, percebeu-se que houve fraca correlação do número de veículos emplacados da GM em relação aos indicadores de liquidez corrente, retorno sobre investimento e a liquidez imediata, pois atingiram coeficiente de correlação negativo de -0,46, -0,64 e -0,55, respectivamente. Sendo assim mesmo com a queda nos emplacamentos de veículos, a capacidade de pagamento das empresas evidenciada nos índices de liquidez corrente e imediata não reduziu. Já o índice de retorno sobre investimento teve variações

negativas, mas melhorou no último ano, não evidenciando relação com o número de vendas do Brasil.

MONTADORA				
FORD	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Liquidez Seca
2012	343.297	1,9	2,96	1,62
2013	307.868	1,65	5,91	1,54
2014	281.108	1,74	0,59	1,61
2015	235.594	1,47	3,28	1,37
CORRELAÇÃO LINEAR		0,900255316	0,184151505	0,821107873

Tabela 3: Correlação Linear Ford
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Conforme a tabela 3, a correlação entre o número de veículos emplacados da Ford e a liquidez corrente e seca, é positiva forte, onde atingiu 0,9 e 0,82 respectivamente, reafirmando a tese de que a queda nas vendas atingiu a capacidade de pagamento das empresas a nível mundial, reduzindo assim de certa forma os índices de liquidez. Já em relação ao retorno sobre o investimento, a correlação é fraca, pois atingiu apenas 0,18 de relação entre os dados.

MONTADORA				
VW	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Lucro Líquido
2012	732.969	0,98	7,01	79,93
2013	623.302	1	2,8	33,18
2014	534.778	1,03	3,13	40,07
2015	329.296	1,07	-0,36	-5
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,994429653	0,940099877	0,941324914

Tabela 4: Correlação Linear VW
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Conforme a tabela 4 percebeu-se que a VW possui forte correlação entre o número de emplacamentos e o seu retorno sobre o investimento e o lucro líquido, sendo as duas positivas de 0,94. Com a queda nos emplacamentos, o retorno sobre o investimento da empresa decaiu em quase todos os anos, fechando o ano de 2015 com margem negativa, demonstrando que teve pouco retorno sobre todo o seu ativo investido. O lucro líquido também teve variação negativa, onde apresentou quedas significativas. Quanto a liquidez corrente, a correlação dos dados foi negativa de -0,99, demonstrando que enquanto o número de vendas diminuía, a capacidade de pagamento aumentava, sem problemas com a situação brasileira.

MONTADORA				
HYUNDAI	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Margem Líquida
2012	30.148	1,64	7,05	10,14
2013	188.829	1,85	6,4	9,78
2014	216.907	1,84	4,99	8,23
2015	192.279	1,67	3,17	6,58
CORRELAÇÃO LINEAR		0,695437689	-0,636589737	-0,601436367

Tabela 5: Correlação Linear Hyundai
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

A Hyundai, umas das poucas com alguma evolução nas vendas, teve correlação forte de seus emplacamentos com a liquidez corrente de 0,69 evidenciando que conforme suas vendas, a capacidade de pagamento também se comportava de forma positiva. Já em relação ao retorno sobre o investimento e a margem líquida, a correlação ficou negativa de -0,63 e -0,6 respectivamente, mesmo com a crescente das vendas em quase todos os anos, seu retorno e a margem líquida decresceu em todos os anos.

MONTADORA				
HONDA	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Liquidez Geral
2012	119.996	1,11	2,69	0,99
2013	139.072	1,19	3,89	0,92
2014	137.523	1,17	2,76	0,87
2015	153.081	1,3	3,17	0,43
CORRELAÇÃO LINEAR		0,965260053	0,424562983	-0,8641695

Tabela 6: Correlação Linear Honda
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Conforme a tabela 6 demonstra a correlação da Honda em seus índices analisados, onde teve forte correlação da liquidez corrente com o número de emplacamentos de 0,96, demonstrando que as vendas da empresa são coerentes a capacidade de pagamento a nível mundial nos anos demonstrados, que teve crescente avanço nos índices. Já a liquidez geral, apresentou correlação negativa de -0,86, demonstrando que enquanto a empresa melhorava suas vendas, sua capacidade de pagamento a nível geral decaía ano a ano. O retorno total investido pela empresa em ativos obteve índice de correlação baixo de apenas 0,42 em relação ao número de emplacamentos.

MONTADORA				
MITSUBISHI	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Imobil. Patrimônio Líquido
2012	11.413	1,43	2,61	168,67
2013	12.257	1,39	6,78	112,36
2014	12.202	1,3	7,47	94
2015	2.720	1,12	5,06	77,41
CORRELAÇÃO LINEAR		0,892901439	0,209881757	0,533814887

Tabela 7: Correlação Linear Mitsubishi
Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Na Mitsubishi a correlação entre a sua liquidez corrente e o número de emplacamentos foi forte, com índice de 0,89, evidenciando relação com a queda nas vendas da indústria automotiva. Quanto ao retorno sobre o investimento, a correlação foi fraca de apenas 0,2, pois teve variações positivas nos anos analisados. Já a relação entre as variáveis de emplacamentos e imobilização do patrimônio líquido foi média de 0,53, demonstrando que com a queda nas

suas vendas, o grau de imobilização de seu patrimônio decaiu bastante em todos os anos elencados.

MONTADORA				
RENAULT	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Participação Capital Terceiros
2012	232.746	1,01	2,33	205,37
2013	225.596	1,05	0,78	228,38
2014	224.650	1,05	2,32	223,19
2015	173.121	1,05	3,12	223,68
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,453599552	-0,622864185	-0,351115924

Tabela 8: Correlação Linear Renault

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

A correlação dos emplacamentos da empresa Renault em relação aos indicadores acima foram todos negativos, com destaque para o índice de retorno sobre o investimento, onde apresentou correlação de -0,62, demonstrando que seu retorno aumentou enquanto suas vendas diminuam. Já a participação de capital de terceiros e a liquidez corrente tiveram índices mais baixos, de -0,35 e -0,45 respectivamente.

MONTADORA				
TOYOTA	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Participação Capital Terceiros
2012	69.649	1,13	2,71	192,09
2013	122.538	1,09	4,4	186,38
2014	137.121	1,07	4,55	184,31
2015	136.516	1,07	4,88	175,31
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,991871015	0,987591111	-0,797443048

Tabela 9: Correlação Linear Toyota

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

O número de emplacamentos da Toyota teve crescente avanço nos anos apresentados, sendo que a correlação com os indicadores resultou em índice negativo de -0,99 para a liquidez corrente e -0,79 para a participação capital de terceiros, indicando que enquanto a vendas aumentavam, a sua capacidade de pagamento diminuía simultaneamente com o índice de capital de terceiros, ou seja, aumentava a liberdade da empresa para tomada de decisões financeiras.

MONTADORA				
PEUGEOT	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Participação Capital Terceiros
2012	66.312	0,85	-7,72	588,48
2013	51.278	0,71	-3,48	775,41
2014	35.462	1,02	-0,66	560,91
2015	23.227	1,04	2,06	365,27
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,735447783	-0,99556246	0,660495662

Tabela 10: Correlação Linear Peugeot

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

A Peugeot teve correlação negativa em relação ao número de emplacamentos com a liquidez corrente e retorno sobre o investimento de -0,73 e -0,99 respectivamente,

evidenciando que enquanto suas vendas diminuía no Brasil, a nível mundial a empresa aumentava a sua capacidade de pagamento e obtinha maior retorno sobre o seu capital investido, sem sofrer maiores impactos a âmbito mundial. Já o índice de participação de capital de terceiros teve correlação regular de 0,66, pois teve variações e quedas nos anos analisados.

MONTADORA				
NISSAN	Nº Veículos Emplacados	Liquidez Corrente	Retorno S/ Investimento	Liquidez Imediata
2012	87.139	1,59	2,74	0,17
2013	63.034	1,61	2,65	0,16
2014	60.147	1,66	2,68	0,13
2015	55.051	1,7	3,02	0,15
CORRELAÇÃO LINEAR		-0,820353632	-0,344523146	0,694013897

Tabela 11: Correlação Linear Nissan

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

Segundo tabela 11, a Nissan obteve correlação fraca entre o número de emplacamentos e a liquidez corrente negativa de -0,82, onde diminuía seu número de vendas e via sua capacidade de pagamento aumentar nos anos analisados. O retorno sobre o investimento também obteve índice negativo, sendo de -0,34. Quanto a liquidez imediata, a correlação foi forte de 0,69, demonstrando que com a queda nas vendas em âmbito brasileiro, a capacidade de pagamento de imediato teve quedas em alguns anos.

Montadora	Correlação	Indicador
TOYOTA	0,9875	Retorno S/ Investimento
HONDA	0,9652	Liquidez Corrente
VW	0,9413	Lucro Líquido
VW	0,94	Retorno S/ Investimento
FORD	0,9002	Liquidez Corrente
MITSUBISHI	0,8929	Liquidez Corrente
FORD	0,8211	Liquidez Seca
FIAT	0,785	Participação Capital Terceiros
HYUNDAI	0,6954	Liquidez Corrente
NISSAN	0,694	Liquidez Imediata
PEUGEOT	0,6604	Participação Capital Terceiros
MITSUBISHI	0,5338	Imobilização Patrimônio Líquido
HONDA	0,4245	Retorno S/ Investimento
MITSUBISHI	0,2098	Retorno S/ Investimento
FORD	0,1841	Retorno S/ Investimento
FIAT	0,0849	Retorno S/ Investimento

Tabela 12: Maiores Índices de Correlação entre os Emplacamentos e os Indicadores

Fonte: Dados da Pesquisa (2016)

A tabela 12 apresenta as maiores correlações entre o número de emplacamentos das empresas automobilísticas brasileiras e os indicadores das empresas a nível mundial, evidenciando assim quais tiveram maiores índices com seus dados confrontados. Dentre as

com maior correlação estão a Toyota, Honda, VW e Ford, todas acima de 0,9, índices considerados de forte correlação. As demais apresentaram índices médios, sendo que a Ford e a Fiat demonstraram fraca correlação, abaixo de 0,2 em relação ao retorno sobre o investimento.

4.7 Considerações Finais

A análise das demonstrações contábeis tem por objetivo oferecer informações sobre o desenvolvimento da empresa a fim de auxiliar os gestores a avaliarem a situação financeira e projetar ações futuras. Para a realização de uma análise complexa é necessário utilizar os indicadores de liquidez, endividamento e rentabilidade.

Os índices de liquidez têm como finalidade demonstrar a situação financeira da empresa, quanto a sua capacidade de pagamento, ou seja, se a empresa possui eficiência para saldar suas dívidas. Já os indicadores de endividamento refletem uma posição estática da empresa, demonstrando a situação financeira em um momento específico, considerando que a análise estrutural dinâmica é fundamental para evitar distorções. E os índices de rentabilidade têm o objetivo de mostrar a rentabilidade dos capitais investidos, ou seja, quanto a empresa teve de retorno sobre os investimentos efetuados, demonstrando seu grau de êxito econômico.

Para a elaboração deste estudo, os objetivos foram traçados e alcançados no decorrer de seu desenvolvimento. A limitação do estudo, encontrada na fase de coleta de dados, é relacionada às demonstrações financeiras das montadoras brasileiras, as quais não possuem divulgação pública, por serem administradas por fundos de pensão e de investimento, e por serem apenas prestadoras de serviço das multinacionais.

As análises ora apresentadas foram elaboradas a partir das demonstrações financeiras das empresas-sede de cada uma das marcas atuantes no mercado, evidenciando a capacidade de pagamento ao longo dos anos e posteriormente a posição brasileira, com dados do número de veículos emplacados por ano e montadora, encontrar através da correlação linear, uma relação entre os resultados financeiros das empresas e o mercado brasileiro de automóveis.

Por meio das análises dos índices de liquidez geral, corrente, seca e imediata constatou que a maioria das empresas não consegue honrar seus compromissos com relativa folga em longo prazo em decorrer dos anos analisados. Em relação ao curto prazo, quase todas as empresas conseguem honrar suas dívidas sem depender de seus estoques para solver seus compromissos. Para quitação de imediato, observou-se bastante discrepância dentre as

empresas analisadas, e nenhuma empresa apresentou índice superior a 1, sendo que a maioria não chegou a 0,5, índice este considerado muito abaixo para quitar suas obrigações.

Quanto ao endividamento das empresas, observou-se o alto grau de comprometimento com o capital de terceiros. Casos das empresas Fiat Chrysler Automobiles com incríveis 947,49%, da Peugeot SA de 775,41% ambos no ano de 2013 e da Ford Motor Company com 753,65% no ano de 2014. No restante das empresas, percebeu-se pouca variação nos anos analisados, mas todos os índices superam 100% de capital de terceiros, ficando entre índices de 113,62% e 387,42%. Em relação a imobilização do patrimônio líquido, a maioria das empresas apresentou índices muito superiores a 100% de seu patrimônio líquido imobilizado no ativo não circulante, evidenciando a dependência maior de capitais de terceiros para o financiamento do ativo circulante.

Em relação à rentabilidade sobre o investimento da maioria das empresas, observou-se margem de retorno sobre o investimento sem muitas variações considerando índices entre 2,06% e 5,06%, demonstrando que as empresas obtiveram retorno razoável em relação aos recursos aplicados na obtenção de melhores resultados. Quanto à margem líquida, percebeu-se que as empresas estão obtendo margem positiva em relação ao seu faturamento, apesar de serem consideradas margens baixas, ficando entre 0,3% e 8,14% de retorno.

Quanto à receita total, percebeu-se que as empresas automobilísticas mantiveram suas receitas no decorrer dos anos sem muitas variações. Já em relação ao lucro líquido das empresas automobilísticas, na maioria das empresas não houve muita discrepância em seus valores nos anos de 2012 a 2015. Com exceção da Volkswagen AG Vz Ford Motor Company, que tiveram grandes quedas nos anos analisados.

Em nível brasileiro foram levantados dados como o número de emplacamentos por ano e montadora. Nos anos analisados percebeu-se que o número de emplacamentos teve crescente avanço de 2006 a 2012, ano este onde atingiu seu maior índice, de 3.634.511. Desde então, teve-se queda em todos os anos, terminando o ano de 2015 com apenas 2.476.891 emplacamentos. A análise feita por montadora especificamente, concluiu que houve queda em quase todas as empresas com destaque para Fiat, GM e VW que decaíram o número de emplacamentos quase que pela metade de 2012 para 2015.

Através da análise de correlação linear, foi possível cruzar as informações e concluir que a queda do número de emplacamentos da indústria automobilística brasileira, teve relação significativa dentre os diversos índices de liquidez, endividamento e rentabilidade das empresas a nível mundial.

Sendo assim, através deste estudo, pode-se concluir que a grande queda no número de emplacamentos do Brasil, teve relação com os resultados obtidos pelas empresas no período analisado, pois a grande parte das empresas diminuiu a sua capacidade de pagamento, teve aumento no endividamento geral, ou seja, alto grau de comprometimento com o capital de terceiros, e demonstrou que as empresas apresentam fraco índice de rentabilidade sobre o seu investimento total.

Desta forma tornou-se relevante este estudo, pois compreendeu uma análise do comportamento financeiro das empresas a nível mundial em relação às indústrias que compõem o setor automobilístico brasileiro. Para tanto, esta pesquisa buscou servir de referência em estudos futuros podendo ser aprofundada uma análise mediante outro conjunto de indicadores que melhor detalha e enriquece as conclusões referentes à situação econômico-financeira das empresas, nesta área que possui um campo amplo para novas pesquisas serem desenvolvidas.

REFERÊNCIAS

- ANFAVEA. **Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores**. Disponível em < <http://www.anfavea.com.br/>> Acesso em: 22 set. 2016.
- ASSAF, A. N. **Estrutura e Análise de Balanços**: um enfoque econômico-financeiro. São Paulo: Atlas, 8. ed. 2007.
- AZZOLIN, José Laudelino. **Análise das Demonstrações Contábeis**. Curitiba: IESDE, 2012.
- FONSECA, João José Saraiva Da. **Metodologia da Pesquisa científica**. Apostila. Fortaleza: UEC, 2002.
- GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.
- GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 4.ed. 2002.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 6.ed. 1999.
- INVESTING.COM BRASIL. **Finanças, câmbio e bolsa de valores**. Disponível em <<http://br.investing.com/>> Acesso em: 16 set. 2016.
- LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 5.ed. 2002.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARION, José Carlos. **Análise das Demonstrações Contábeis**. São Paulo: Atlas, 3. ed. 2005.

MARION, José Carlos. **Análise das demonstrações contábeis: contabilidade empresarial**. São Paulo: Atlas, 2. ed. 2002.

MATARAZZO, Dante C. **Análise financeira de balanços: abordagem básica e gerencial**. São Paulo: Atlas, 6. ed. 2003.

MATARAZZO, Dante Carmine. **Análise Financeira de Balanços**. São Paulo: Atlas, 7. ed. 2010.

MATARAZZO, Dante Carmine. **Análise Financeira de Balanços: Abordagem Básica e Gerencial**. São Paulo: Atlas, 6. ed. 2008.

NEVES, Silvério das. VICECONTI, Paulo Eduardo. **Contabilidade Avançada: e análise das demonstrações financeiras**. São Paulo: Frase Editora 15. ed. 2007. **Presidência da República Casa Civil (Lei nº 6.404/76)**. Disponível em <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6404consol.htm> Acesso em: 4 mai. 2016.

SIDRA IBGE. **Banco de Dados Agregados**. Disponível em <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>> Acesso em: 26 jun. 2016.

SIEGEL, Sidney. **Estatística não-paramétrica: para as ciências do comportamento**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1975.

SILVA, Alexandre Alcântara Da. **Estrutura, Análise e Interpretação das Demonstrações Contábeis**. São Paulo: Atlas, 2007.

SILVA, José Pereira. **Análise financeira das empresas**. São Paulo: Atlas, 4. ed. 1999.

SZUSTER, Natan. [et al.]. **Contabilidade Geral: introdução à contabilidade societária**. São Paulo: Atlas, 2. ed. 2008.

UNIVERSIDADE DE CRUZ ALTA. **Manual de normalização da Universidade de Cruz Alta – UNICRUZ/ Universidade de Cruz Alta**. Cruz Alta: UNICRUZ, 2016. Disponível em: <www.unicruz.edu.br/site/download.php?arquivosId=11626>. Acesso em: 15 jun. 2016.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2010.