

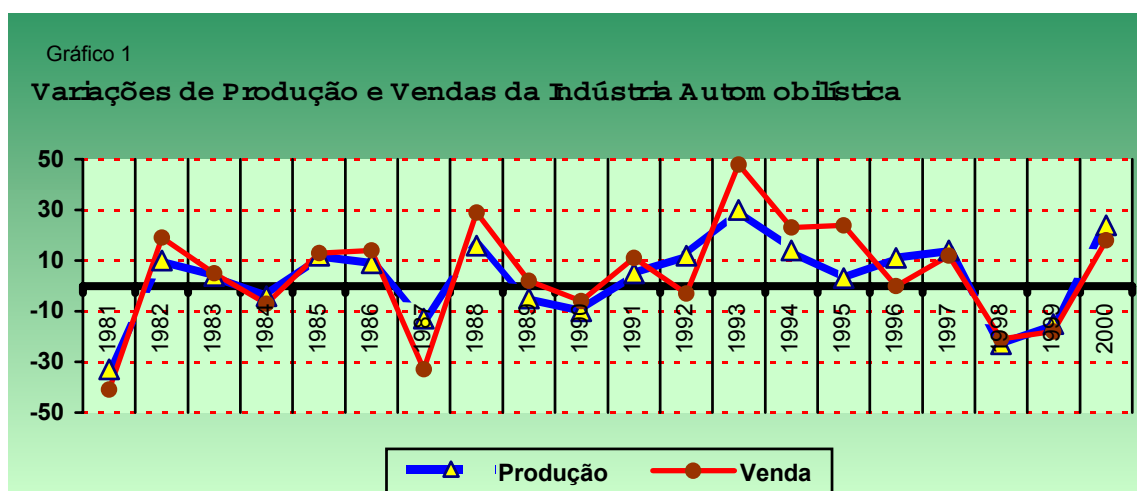
ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2 - AO2
GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO

Data: Maio/2001

Nº 38

PANORAMA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A indústria automobilística brasileira voltou a apresentar mais uma grande oscilação de direção, desta vez positiva, revertendo a tendência verificada nos dois anos anteriores. O desempenho dessa indústria no país vem registrando flutuações como pode ser visto no Gráfico 1, com quedas e recuperações expressivas.



Sem alcançar os volumes de 1997, ano recorde de produção e vendas, foram registrados, em 2000, a produção de 1,67 milhão e vendas totais de 1,48 milhão de unidades, destacando, ainda, as exportações de 367 mil veículos no valor de US\$ 3,9 bilhões.

TABELA 1
Desempenho da Indústria

(mil unidades)

	1998	1999	Variação 99/98 (%)	2000	Variação 00/99 (%)
Produção	1.573	1.343	-15	1.671	24
Exportação	385	268	-33	367	34
Importação	345	178	-49	175	-2
Vendas	1.535	1.252	-18	1.475	21

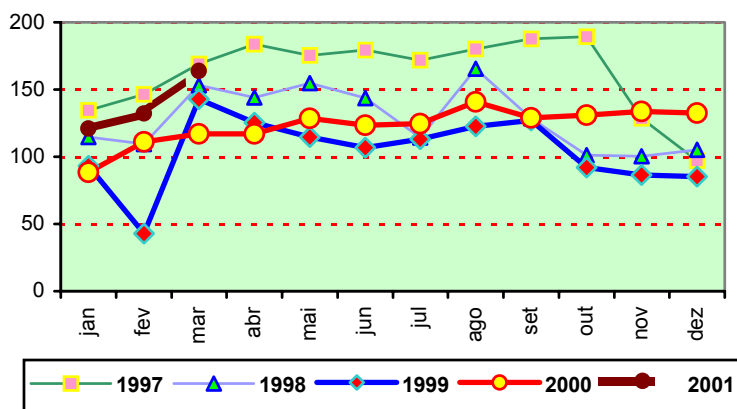
Fonte: Anfavea

Observa-se, no Gráfico 2, que o número de unidades comercializadas mensalmente pela indústria, durante o ano 2000, apresentou comportamento estável, comparativamente a 1998 e 1999, quando não foi possível

deter a queda de vendas. Após a crise russa ao final do excelente ano de 1997, e da crise cambial brasileira no início de 1999, o ano 2000 apresentou crescimento de 24% na produção e de 18% nas vendas totais.

Gráfico

Vendas de Veículos no Mercado Interno



Embora a conjuntura para a queda de vendas dos anos anteriores permaneça basicamente a mesma, principalmente, com relação ao índice de desemprego e renda média, a redução da taxa de juros e os planos de financiamento dos bancos de montadoras contribuíram para o desempenho verificado em 2000, superior às expectativas de início de ano das próprias empresas do setor.

Em relação às vendas, o crescimento mais significativo foi observado para os veículos comerciais, notadamente ônibus (53%) e caminhões pesados (50%). Especificamente no caso dos ônibus, tanto produção como vendas registraram crescimento em todos os segmentos (chassis urbanos, chassis rodoviários e chassis comuns) destacando-se os urbanos (86%).

TABELA 2

Produção de Veículos

(mil unidades)

	1998	1999	2000
Automóveis	1.254	1.108	1.343
Com. leves	246	173	234
Caminhões	64	55	71
Ônibus	21	15	22
Total	1.586	1.351	1.671

TABELA 3

Vendas Internas

(mil unidades)

	1998	1999	2000
Automóveis	967	897	1.067
Com. leves	155	119	155
Caminhões	50	47	62
Ônibus	15	11	17
Total	1.187	1.074	1.301

Fonte:
Anfavea

As exportações, que são majoritariamente direcionadas para a América do Sul (acima de 85%), inverteram o comportamento dos anos anteriores e registraram crescimento em todos os segmentos. Em paralelo, as importações, que decrescem desde 1999, quando, em termos de unidades, representaram 14% do total vendido, caíram mais 12% em 2000. A participação dos produtos vindos da Argentina também apresenta

queda, já tendo representado 64% da importação de veículos e 15% das vendas totais. Em 2000, esta participação da produção argentina caiu para 56% e 7%, respectivamente.

As importações estão localizadas principalmente no segmento de veículos de passeio e comerciais leves e vêm, significativamente, perdendo participação desde 1998, quando representaram 23% das vendas de veículos no país. Os comerciais leves ainda permanecem como o segmento com maior presença de importados, apesar de ter diminuído no período 99/2000 (Tabela 4).

TABELA 4
Participação das Exportações e Importações

	Exp / Prod		Imp / Venda	
	1999	2000	1999	2000
Automóveis	16	21	9	9
Com. leves	32	32	33	27
Caminhões	15	12	7	11
Ônibus	30	26	0	0
Total	20	22	14	12

Fonte: Anfavea

Com relação ao desempenho das montadoras, houve queda de participação de mercado daquelas dependentes da importação, inclusive Argentina, e também crescimento das empresas novas no país no segmento de carros, comerciais e caminhões leves e pesados.

Para as vendas de automóveis observou-se a redução da participação das 4 empresas já instaladas. Em 1996, tinham 100% do mercado, enquanto em 2000 caíram para 88%. Também, entre 1996 e 2000, para comerciais leves e caminhões pesados viu-se a redução de participação de mercado dos fabricantes tradicionais: para os primeiros, de 96% para 85% (recuperando-se a partir de 1998) e de 100% para 92%, no segundo caso.

TABELA 5
Automóveis - Mercado

	1998	1999	2000
Ford	12	8	7
GM	24	24	24
VW	30	31	29
Fiat	29	28	28
Subtotal	95	91	88
Renault	1	3,0	4,7
PSA	1	1,7	2,4
Honda	1	1,8	1,7
Toyota	0	0,8	1,2
Daimler	0	1,1	1,2

TABELA 6
Comerciais Leves - Mercado

	1998	1999	2000
--	------	------	------

Ford	17	17,2	18,2
GM	24	22,3	24,7
VW	26	25,8	22,5
Fiat	9	15,6	19,9
Subtotal	77	80,9	85,3
Asia	6	1,0	0
Chrysler	3	5,0	3,3
Daimler C	5	4,6	1,7
PSA	1	1,9	1,4
Renault	1	1,5	1,3
Toyota	6	5,3	6,2

TABELA 7
Caminhões leves - Mercado

	1998	1999	2000
Agrale	4	1	1
Daimler C.	28	28	46
Ford	30	31	26
GM	9	7	9
Iveco	8	12	14
VW	21	22	4

TABELA 8
Caminhões Médios - Mercado (%)

	1998	1999	2000
Daimler	44	44	41
Ford	22	21	17
GM	9	4	3
Scania	1	1	1
Volvo	5	2	0
VW	24	28	37
subtotal	100	98	99
Iveco	0	1	0
Navistar	0	1	1

TABELA 9
Caminhões Pesados - Mercado (%)

	1998	1999	2000
--	------	------	------

Daimler	28	27	21
Ford	9	6	7
Scania	33	32	26
Volvo	26	24	20
VW	3	3	19
subtotal	99	92	93
Iveco	1	6	5
Navistar	1	2	2

TABELA 10
Ônibus - Mercado (%)

	1998	1999	2000
Agrale	4	13	17
Daimler	61	59	52
Ford	2	0	0
Scania	8	7	7
Volvo	7	4	4
VW	16	16	21

Fonte: Anfavea

PERSPECTIVAS

O modelo internacional de atuação desta indústria afeta o comportamento das empresas instaladas no país assim como o comércio exterior. A indústria está em processo mundial de reestruturação e verificam-se associações e aquisições - parciais e totais - de capital, cooperações, compartilhamento de plataformas, etc. As diversas associações têm reflexo sobre o país podendo abranger, por exemplo, reestruturação, modificação de linhas de produtos, estratégias de importação, relacionamento com fornecedores, etc.

Destaque-se, também, que as grandes questões mundiais referentes à indústria nos países desenvolvidos são, além do uso crescente de componentes eletrônicos, a busca de consumo cada vez mais eficiente de combustível aliada à proteção ao meio ambiente e às condições de vida nos grandes centros urbanos.

No país, importante mudança em estudo é referente à carga tributária tanto de PIS / Cofins, com a proposta de incidir na ponta da cadeia produtiva, como de mudança nas alíquotas de IPI de carros. A primeira tem reflexos significativos sobre a indústria fornecedora, enquanto a segunda - aumento de alíquotas para carros até 1000c.c. e redução das alíquotas dos demais - poderá modificar o atual perfil de produção e de vendas, em que os primeiros têm participação majoritária. A substituição de carros até 1000 c.c., inicialmente chamados de "populares" em função do preço e de baixa incorporação de itens/componentes de segurança e de conforto, permitirá o aumento de rentabilidade das empresas e a maior adequação aos modelos desenvolvidos mundialmente.

Tendo em vista a estimativa de crescimento da economia para 2001, o estímulo à maior aquisição através dos planos de financiamento dos bancos de montadoras e do trabalho de aumento de exportações, espera-se crescimento dessa indústria. Realizando-se estimativas, chegou-se a resultados em torno de 1,8 milhões de unidades em 2001, que, no entanto, pode alcançar 2,8 milhões em 2005. Ressaltadas as flutuações dessa indústria, no entanto, e tendo em nota os problemas existentes de crescimento de demanda interna, as estimativas são amplamente dependentes de medidas econômicas e variações de preço.

Internamente, há um quadro de intensa concorrência que já pode ser visto pelas variações de participação de mercado. A entrada de novos fabricantes e mudanças de estratégias alteraram o quadro de mercado de

carros, comerciais leves, caminhões leves e pesados, como pode ser observado anteriormente. Ressalte-se, no entanto, algumas características desses mercados como, por exemplo, em comerciais leves, a existência de segmentação significativa - os produtos abrangem vans, picapes derivadas, picapes *full size*, utilitários esportivos, furgões - e o ganho de participação das 4 montadoras líderes de mercado em 2000 frente à situação de 1997. Descobertos os nichos de produtos possíveis nesse segmento espera-se a continuidade de alteração de participação de mercado em que a importação tem maior participação. Também há uma reação de fabricantes sobretudo frente ao crescimento do mercado de transporte de passageiros e de cargas atendido por vans e furgões.

Devem ser destacados ainda os segmentos de caminhões leves e pesados. Para o primeiro, é esperado crescimento em função de busca de maior participação em mercado em ascensão de transporte de mercadorias em centros urbanos. No segundo segmento, podem ocorrer ainda modificações em consequência da entrada de fabricantes, da estratégia de produção no país de modelos importados e dos processos de participação acionária entre empresas.

Ficha Técnica:

Angela Maria M. M. Santos
Gerente Setorial

Caio Marcio M. Pinhão – engenheiro