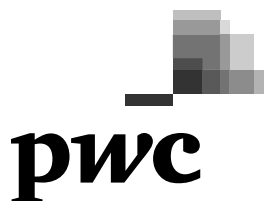


*Estudo comparativo da  
competitividade dos mercados  
automotivos do Brasil e México*



Sumário Executivo

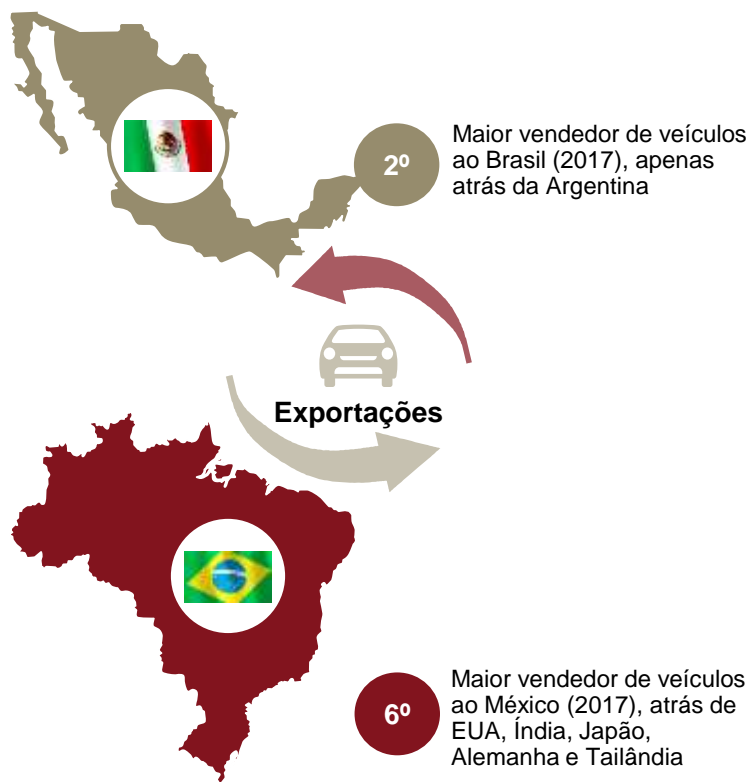


# Diante do fim do regime de cotas entre Brasil-México, a ANFAVEA, pró-ativamente, buscou entender os aspectos de competitividade do setor mexicano e seus impactos no mercado brasileiro

## O acordo

- Relação regida por acordo comercial automotivo entre Mercosul e México (ACE 55)
- Acordo iniciou-se em 2002
  - Última renovação em 2015
- Regime de cotas voltou a surgir em 2012
- Renovação feita em 2015 estabelece retorno do livre comércio a partir de março de 2019
- Mercado mexicano muito mais representativo para as exportações da indústria automotiva brasileira do que o contrário

## Alguns destaques do acordo



## Objeto do estudo

- Entender qual o histórico comercial e posicionamento no setor automotivo do México e Brasil
- Identificar os elementos de competitividade dos setores em cada um dos países analisados como consequência dos seus respectivos posicionamentos
- Analisar a diferença real do custo de produção de veículos similares em cada um dos países (México e Brasil)

Nota: veículos em questão são aqueles compreendidos nos códigos NALADI/SH 8703 e 8704

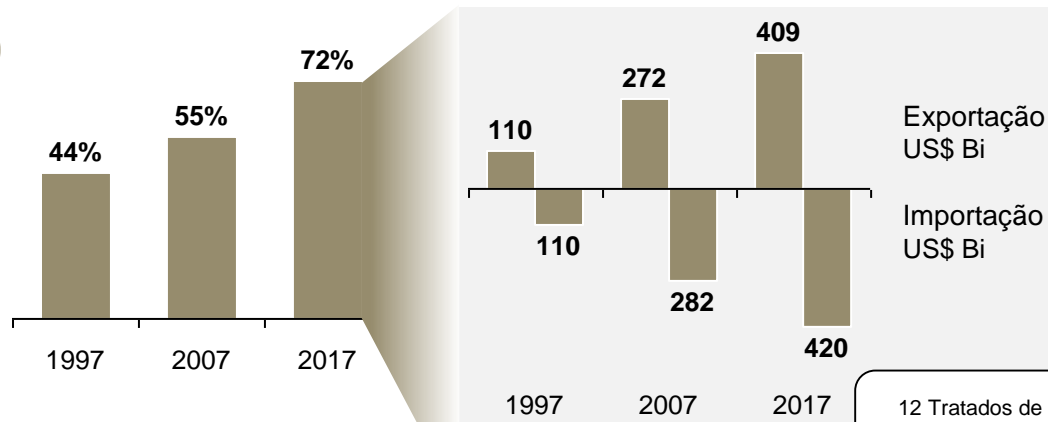
Fontes: Comexstat – MDIC, SICE – OEA, SIAVI – Secretaría de Economía México

# México e Brasil são países com aspectos socioeconômicos bastante similares, mas com perfis comerciais distintos

## Grau de abertura<sup>1</sup>



México



## Principais produtos 2017

Exportação baseada em produtos manufaturados de maior valor agregado:

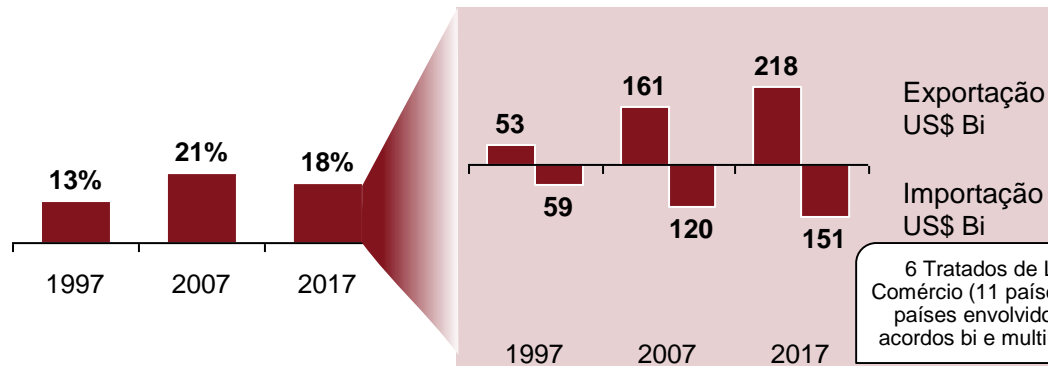
- Carros (10,2% - 1º)
- Autopeças (6,6% - 2º)
- Caminhões (6,0% - 3º)
- Computadores (5,8% - 4º)

Desde 1960, México promoveu a atração de investimento externo através do programa "Maquiladora"<sup>2</sup> e mais recente o IMMEX<sup>2</sup>

12 Tratados de Livre Comércio (46 países) e 32 acordos bilaterais



Brasil



Exportação concentrada em commodities, como:

- Soja (11,8% - 1º)
- Minério de ferro (7,7% - 2º)
- Petróleo (7,6% - 3º)
- Açúcar (4,2% - 4º)
- Celulose (2,7% - 5º)
- Automóveis (1,8% - 11º)

6 Tratados de Livre Comércio (11 países) e 21 países envolvidos em acordos bi e multilaterais

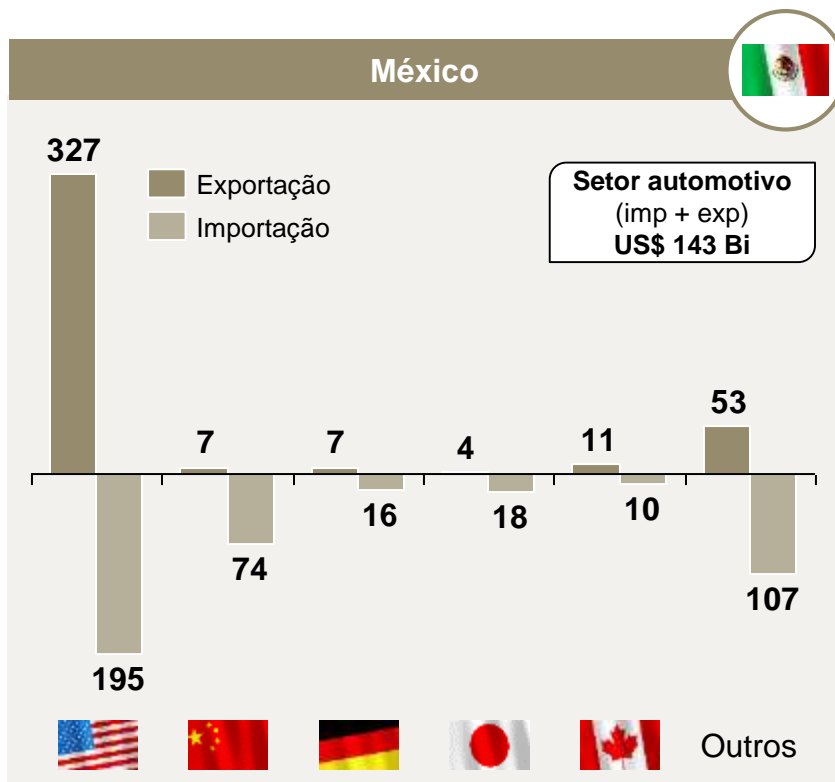
1)  $(\text{Exportação} + \text{Importação}) / \text{PIB}$  2) Programas de facilitação a importação de insumos para posterior exportação e de fomento a indústrias exportadoras

Fontes: Análises Strategy&, SECEX, Banxico, OMC, Governo do México, Governo Brasileiro

# Ambos os países possuem os EUA como um dos principais parceiros comerciais, mas com representatividades distintas

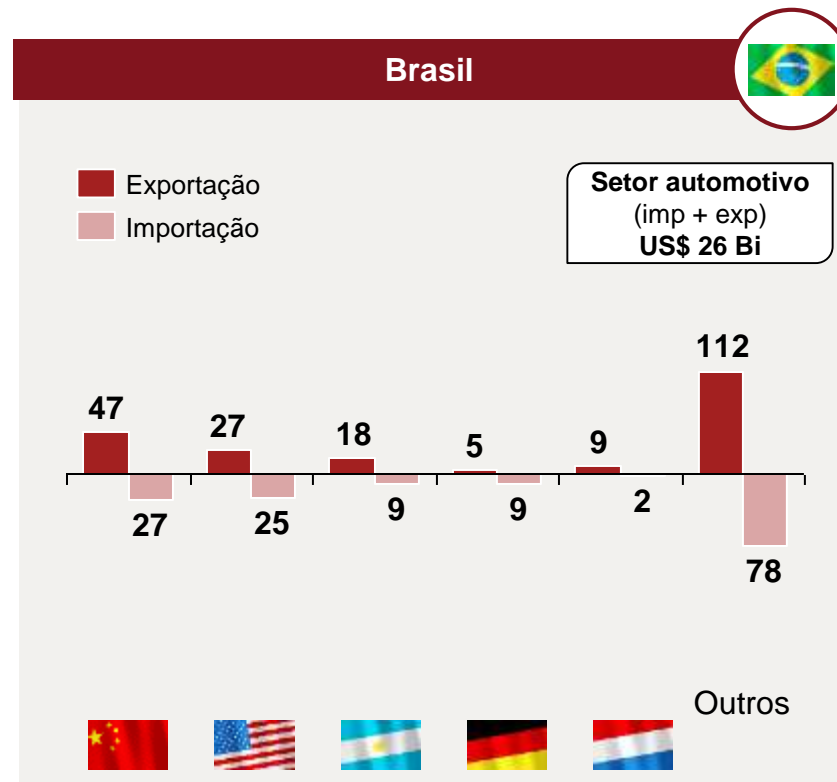
## Movimentações comerciais total do país<sup>1</sup>

Importações e exportações; 2017; US\$ Bi



**Corrente de comércio geral do país como parte do PIB: 72%**

1) Corrente de comércio geral do país (Importações + exportações)  
Fontes: Banco Mundial, Banxico, SECEX, Análises Strategy&



**Corrente de comércio geral do país como parte do PIB: 18%**

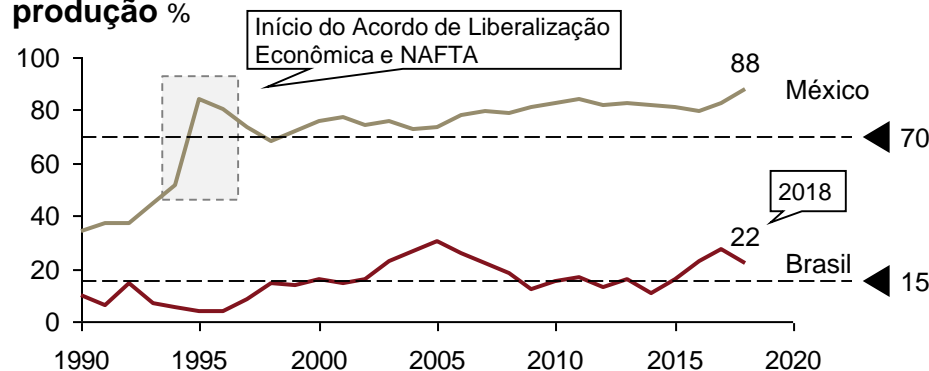
# No setor automotivo, as vocações comerciais distintas do México e Brasil ficam ainda mais evidentes

## Participação global no setor automotivo de México e Brasil

Exportações de veículos leves<sup>1</sup>



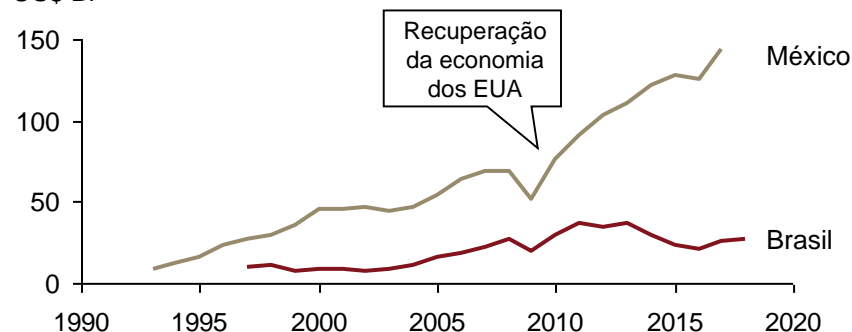
Participação histórica das exportações sobre a produção %



Movimentação comercial



Movimentação comercial<sup>2</sup> do setor automotivo US\$ Bi



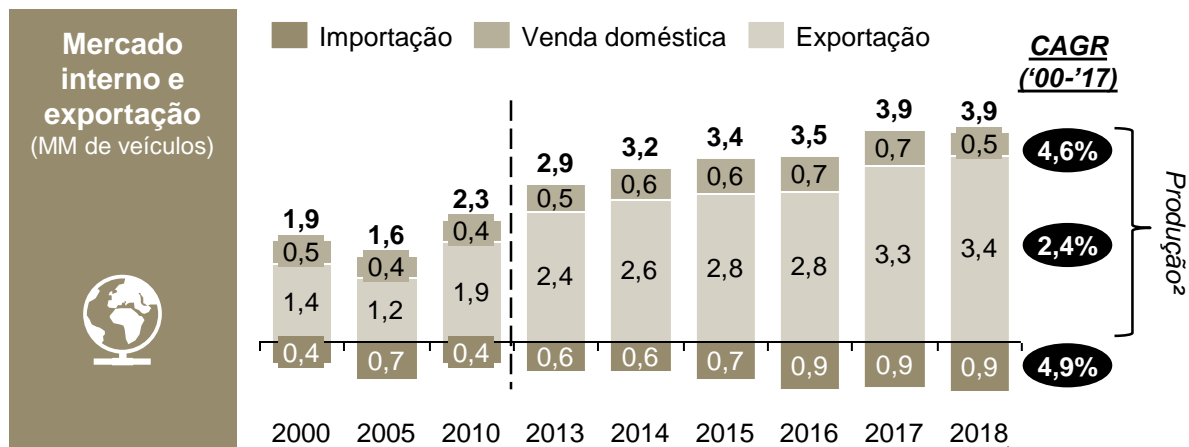
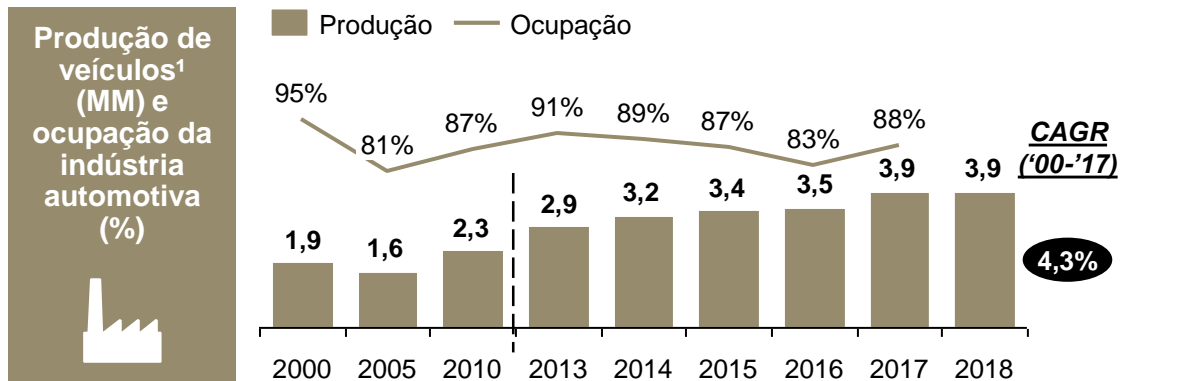
### Comentários

- O histórico de participação de exportações do setor evidencia a diferença de perfis
- Isso se reflete, em termos absolutos, na movimentação comercial externa dos dois países (2017):
  - México: US\$ 143 bi
  - Brasil: US\$ 26 bi
- Assim como no comércio externo total, EUA também é o maior parceiro do setor automotivo mexicano com US\$ 103 Bi (72%) de movimentação comercial do setor automotivo em 2017
- Já o Brasil possui a Argentina, México e EUA como maiores parceiros, com, respectivamente, 12,4 (48%), 2,4 (9%) e 1,1 (4%) bilhões de dólares movimentados em 2017

1) Automóveis e veículos comerciais leves 2) Movimentação comercial = importação + exportação  
 Fontes: ANFAVEA, AMIA, SECEX, INEGI, Análises Strategy&

# Historicamente, a indústria mexicana tem se caracterizado por alta ocupação e elevadas exportações

## Produção histórica do setor automotivo no México



1) Automóveis e comerciais leves; Produção - variação de estoque  
 Fontes: Autofacts PwC, AMIA, análises Strategy&

~455 mil veículos usados

~120 mil veículos usados


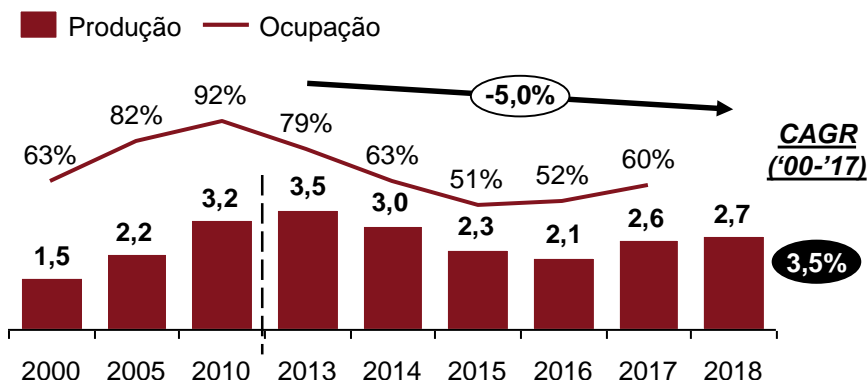
### Comentários

- O aumento consistente da produção da indústria mexicana é consequência do desempenho positivo da economia americana (+2,2% a.a. do PIB nos últimos 5 anos) e a melhora da economia doméstica
- O aumento de poder de compra tanto do americano como do mexicano permitiu o aumento das vendas de automóveis nestes mercados
- **Destaque para o crescimento de importações e a participação de veículos usados oriundos dos EUA - competindo diretamente com veículos vindos do Brasil**
- Além disso, o peso mexicano vem sofrendo uma desvalorização acentuada desde 2013 (10,3% a.a.), o que atrai tanto investimentos estrangeiros quanto aumentos na exportação

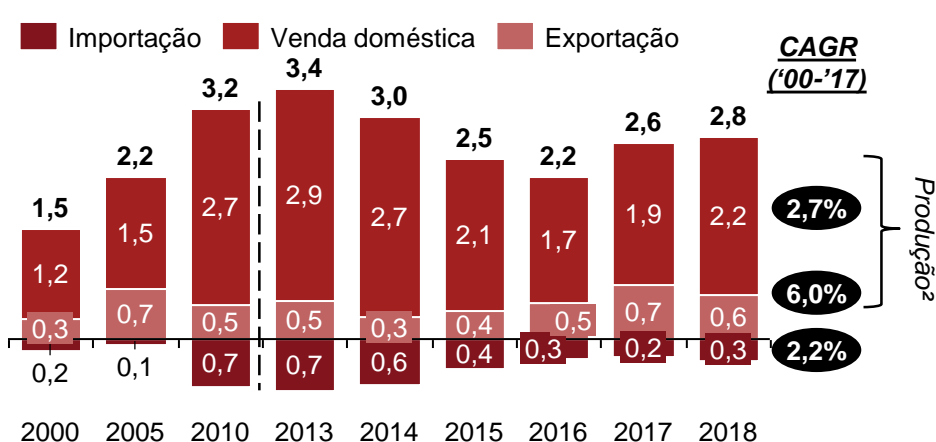
# Enquanto no Brasil as exportações são menos representativas e a taxa de ocupação foi impactada pela recessão econômica

## Produção histórica do setor automotivo no Brasil

**Produção de veículos<sup>1</sup> (MM) e ocupação da indústria automotiva (%)**

**Mercado interno e exportação (MM de veículos)**

### Comentários

- O setor vinha de um histórico positivo de crescimento, a reboque da economia, mas a crise econômica derrubou fortemente as vendas internas
- A recessão causou uma redução de 7,1% a.a. na produção nos últimos 5 anos
- A ocupação da indústria, que chegou a mais de 90% em 2010, caiu para 51% no auge da crise
- Com a piora do cenário interno e a desvalorização do câmbio, as montadoras buscaram o mercado externo e as exportações dobraram, chegando a 0,7 MM de veículos
- Porém esse aumento não foi suficiente para neutralizar o impacto negativo nas vendas internas

1) Automóveis e comerciais leves; Produção - variação de estoque  
 Fontes: Autofacts PwC, ANFAVEA, análises Strategy&



# O Brasil, por meio do Rota 2030, tomou medidas para alcançar padrões internacionais

## PAÍSES PRODUTORES COM FOCO LOCAL



## PAÍSES PRODUTORES COM FOCO GLOBAL



**Políticas / instrumentos de incentivos**

Grande parte da produção voltada para atender ao mercado doméstico

**ROTA 2030**

Grande parte da produção exportada para grandes mercados consumidores

<b>Acordos internacionais</b>	Limitados, geralmente com economias de relevância secundária no cenário global Uso de cotas como proteção ao mercado local	X	Alto número de acordos livres com grandes economias
<b>Incentivo governamental à inovação (P&amp;D)</b>	Baixo, com descasamento das iniciativas globais	✓	Alto, com metas agressivas de evolução
<b>Cadeia de fornecimento</b>	Fornecedores globais com produção predominantemente local	X	Sourcing Global com produção local ou internacional
<b>Requerimentos de segurança e ambientais</b>	Atendem prioritariamente padrões locais	✓	Atendem requerimentos alinhados aos mercados americanos e europeus
<b>Política tributária e regulatória</b>	Complexa e pouco atrativa a investidores estrangeiros	X	Facilitada e atrativa a estrangeiros

Fontes: Análise Strategy&

➔ Transições do foco local para o global





# Em função de já ter uma vocação global, o México se diferencia do Brasil em termos de políticas aplicadas ao setor automotivo















## Políticas aplicadas ao setor automotivo



Fontes: Análise Strategy&

# A produção local de veículos no México apresenta maior valor agregado se comparado aos modelos produzidos no Brasil

## Ranking de produção dos veículos em 2018

México 				Brasil 			
	Modelo Fabricante	Unidades produzidas	Categoria de preço <sup>2</sup> \$ \$ \$		Modelo Fabricante	Unidades produzidas <sup>1</sup>	Categoria de preço <sup>2</sup> \$ \$ \$
	<b>SENTRA 2.0</b> NISSAN	265.890	\$ \$ \$		<b>ONIX</b> GM	210.458	\$ \$ \$
	<b>COMPASS</b> JEEP	253.285	\$ \$ \$		<b>HB20</b> HYUNDAI	105.506	\$ \$ \$
	<b>SILVERADO 2500 DC</b> GM	241.223	\$ \$ \$		<b>KA</b> FORD	103.286	\$ \$ \$
	<b>JETTA</b> VW	208.777	\$ \$ \$		<b>GOL</b> VW	77.612	\$ \$ \$
	<b>VERSA</b> NISSAN	205.449	\$ \$ \$		<b>PRISMA</b> GM	71.735	\$ \$ \$

1) unidades vendidas porém produzidas no Brasil 2) Categoria de preços: básico, intermediário e premium

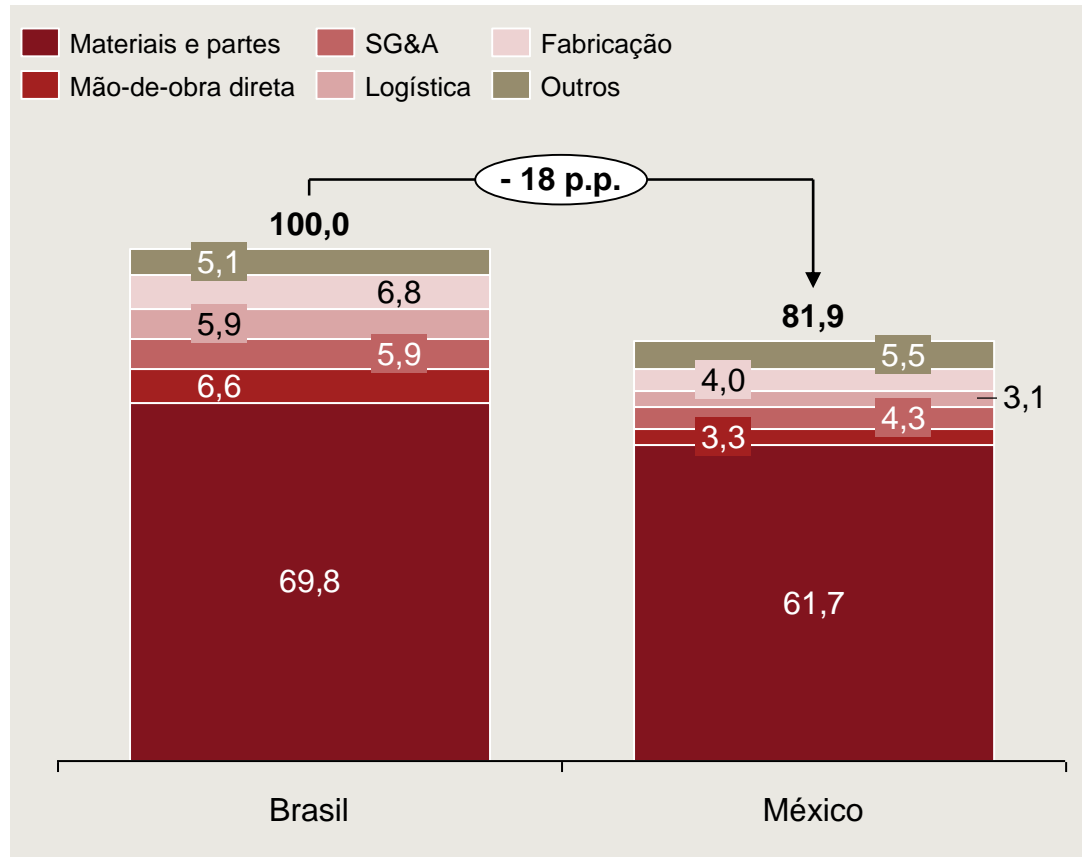
Fontes: AMIA, FenMaive, análises Strategy&



# Produzir um carro no México custa ~18 p.p. a menos que no Brasil, sendo as principais diferenças em materiais e logística

## Custos de produção

Brasil = Base 100



## Comentários

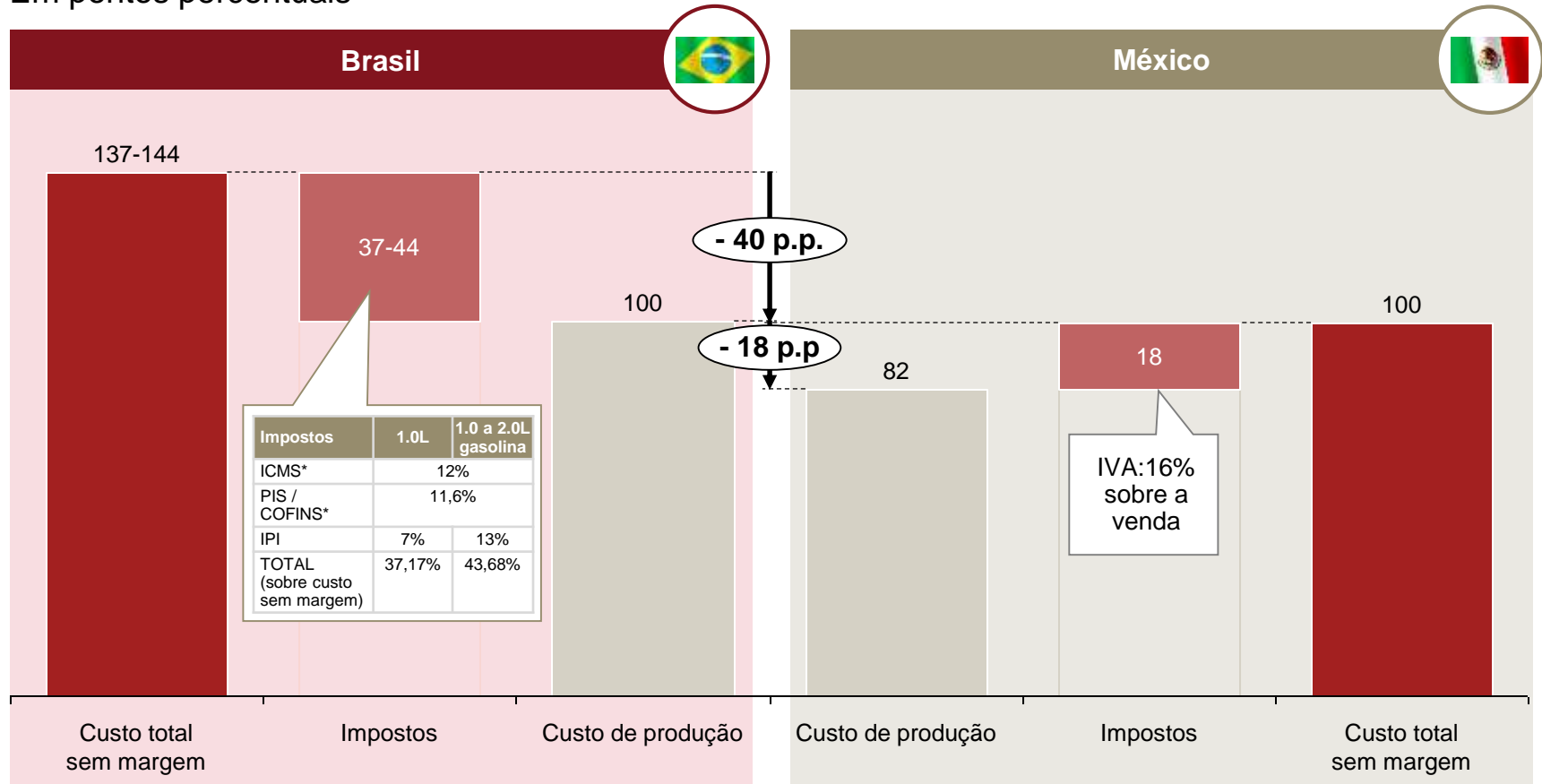
- Os custos associados diretamente a montadora (todos exceto materiais e partes) representam ~1/3 do custo total de produção, porém são responsáveis por ~55% da diferença do custo entre Brasil e México
- O custo de materiais reduz a competitividade brasileira, sobretudo por conta dos custos de motor e transmissão
- Os custos trabalhistas e encargos sociais são maiores no Brasil
- Custos de logística impactam a competitividade do País – por exemplo custos aduaneiros possuem peso relevante (~30 – 40%)
- Os custos de fabricação no México são ~3 p.p. menores que o Brasil em função da escala de produção e taxas de depreciação

Fontes: Análise Strategy& com base em veículos similares produzidos no Brasil e México obtidos pelas montadoras participantes do estudo



# Além da diferença dos custos de produção, há o efeito tributário contribuindo para aumento do gap de competitividade

## Impostos sobre o custo de produção total Em pontos percentuais



Fontes: Análise Strategy& com base em veículos similares produzidos no Brasil e México obtidos pelas montadoras participantes do estudo



# Em um cenário de importação para o Brasil, o veículo mexicano continua mais competitivo (~12pp) que um veículo nacional

## Cenários de fluxos de produção e venda dos carros

■ Custo de produção ■ Impostos ■ Logística

