

*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

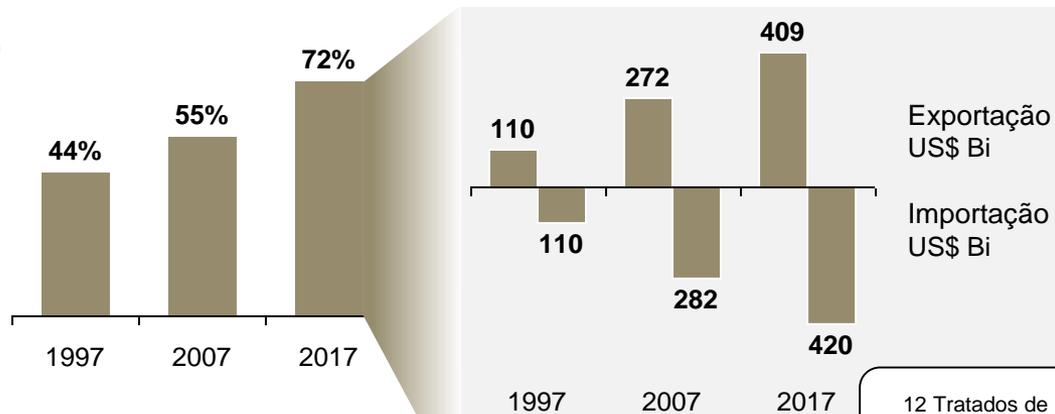
Fontes: Comexstat – MDIC, SICE – OEA, SIAVI – Secretaría de Economía México

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

Grau de abertura¹



México



Principais produtos 2017

Exportação baseada em produtos manufaturados de maior valor agregado:

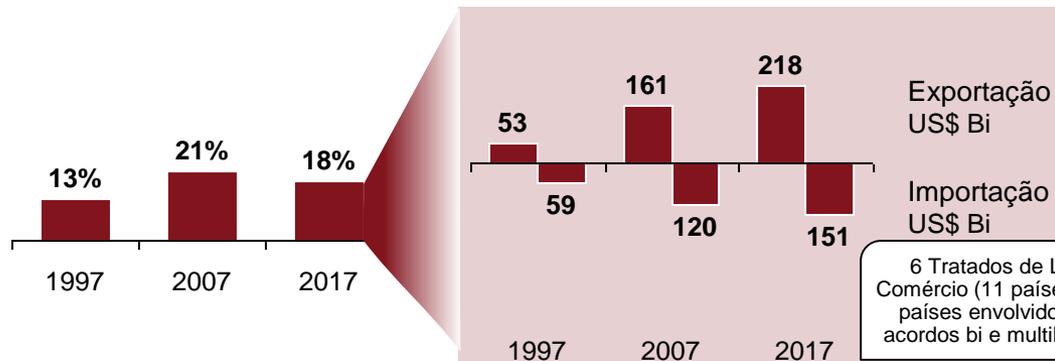
- Carros (10,2% - 1º)
- Autopeças (6,6% - 2º)
- Caminhões (6,0% - 3º)
- Computadores (5,8% - 4º)

Desde 1960, México promoveu a atração de investimento externo através do programa "Maquiladora"² e mais recente o IMMEX²

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

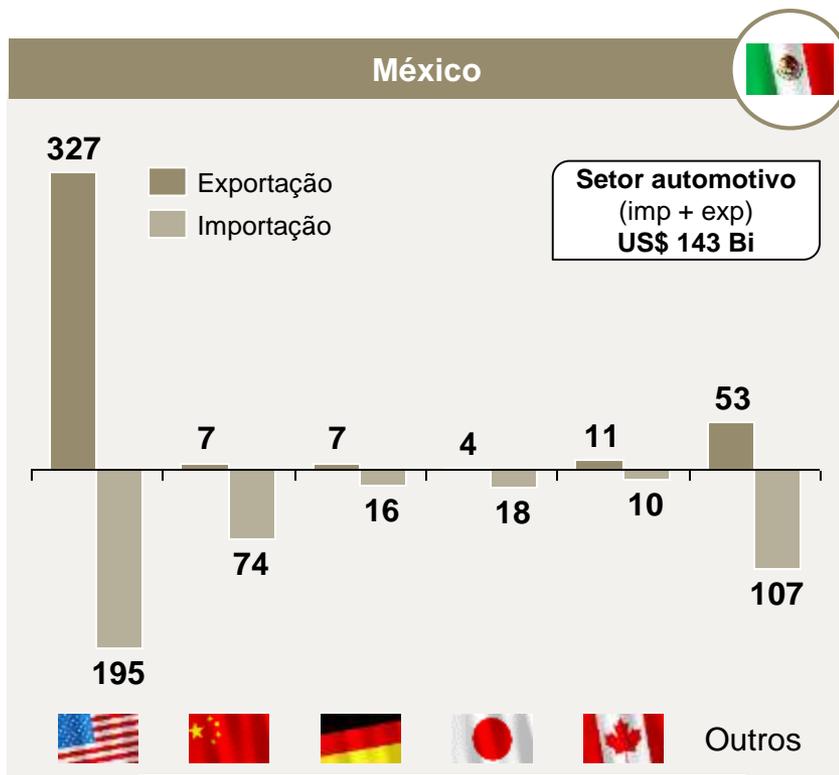
1) $(\text{Exportação} + \text{Importação}) / \text{PIB}$ 2) Programas de facilitação a importação de insumos para posterior exportação e de fomento a indústrias exportadoras

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

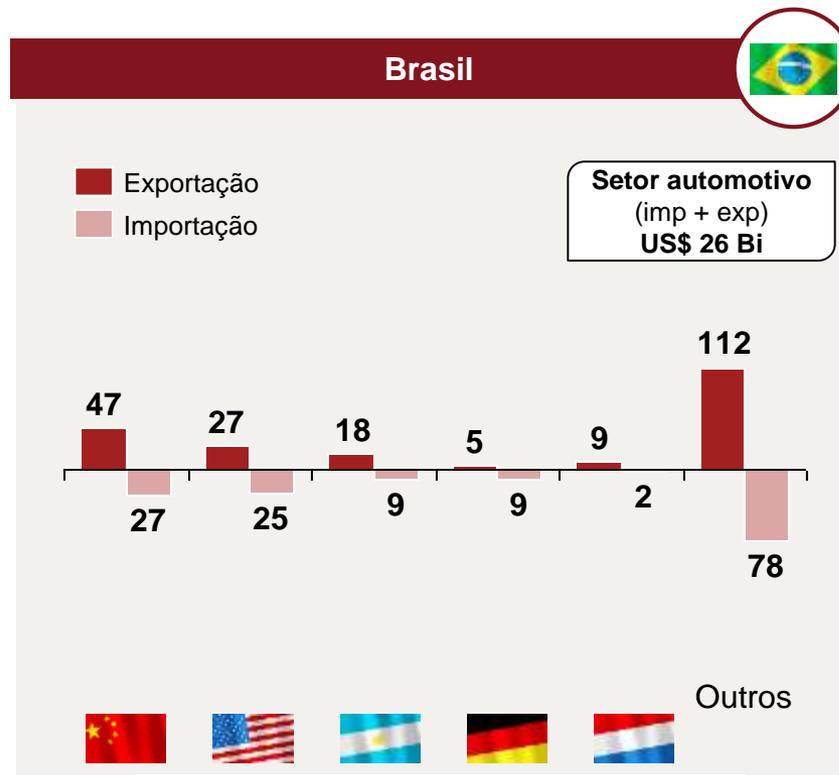
Movimentações comerciais total do país¹

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%

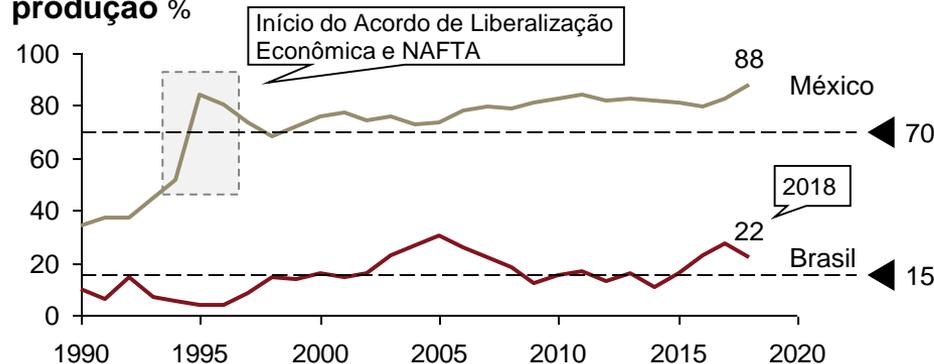
No setor automotivo, as vocações comerciais distintas do México e Brasil ficam ainda mais evidentes

Participação global no setor automotivo de México e Brasil

Exportações de veículos leves¹



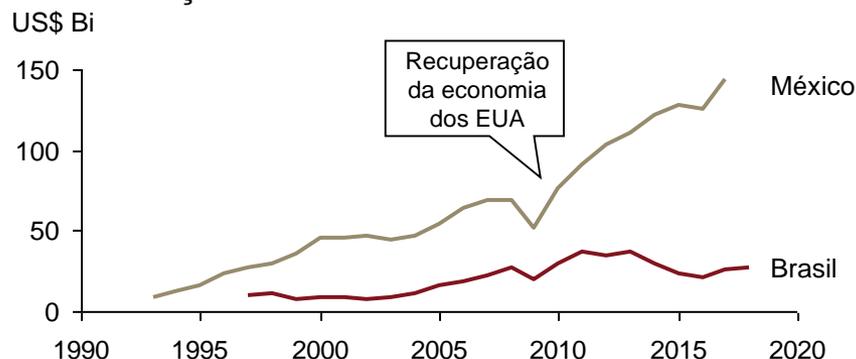
Participação histórica das exportações sobre a produção %



Movimentação comercial



Movimentação comercial² do setor automotivo



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

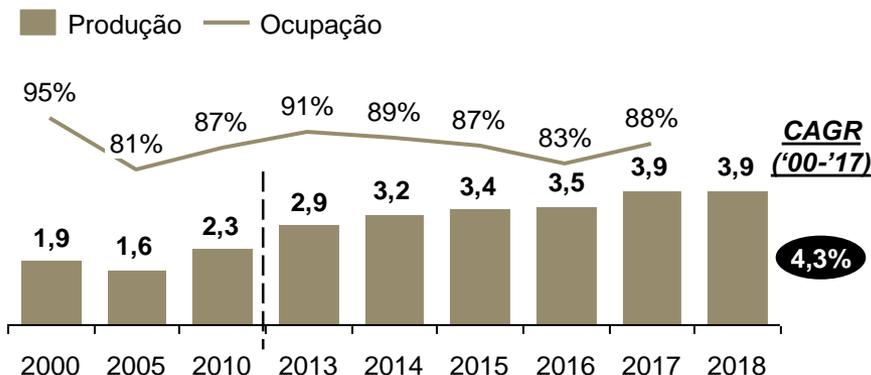
1) Automóveis e veículos comerciais leves 2) Movimentação comercial = importação + exportação

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

Produção de veículos¹ (MM) e ocupação da indústria automotiva (%)

Mercado interno e exportação (MM de veículos)




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

~455 mil veículos usados

~120 mil veículos usados

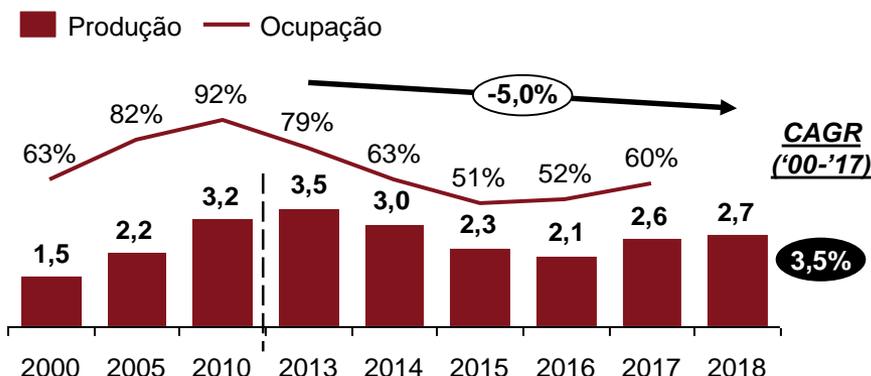
Comentários

- 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 veículos¹ (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

Acordos internacionais	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
Incentivo governamental à inovação (P&D)	Baixo, com descasamento das iniciativas globais	✓	Alto, com metas agressivas de evolução
Cadeia de fornecimento	Fornecedores globais com produção predominantemente local	X	Sourcing Global com produção local ou internacional
Requerimentos de segurança e ambientais	Atendem prioritariamente padrões locais	✓	Atendem requerimentos alinhados aos mercados americanos e europeus
Política tributária e regulatória	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&

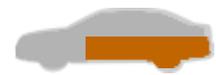
A produção local de veículos no México apresenta maior valor agregado se comparado aos modelos produzidos no Brasil

Ranking de produção dos veículos em 2018

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

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

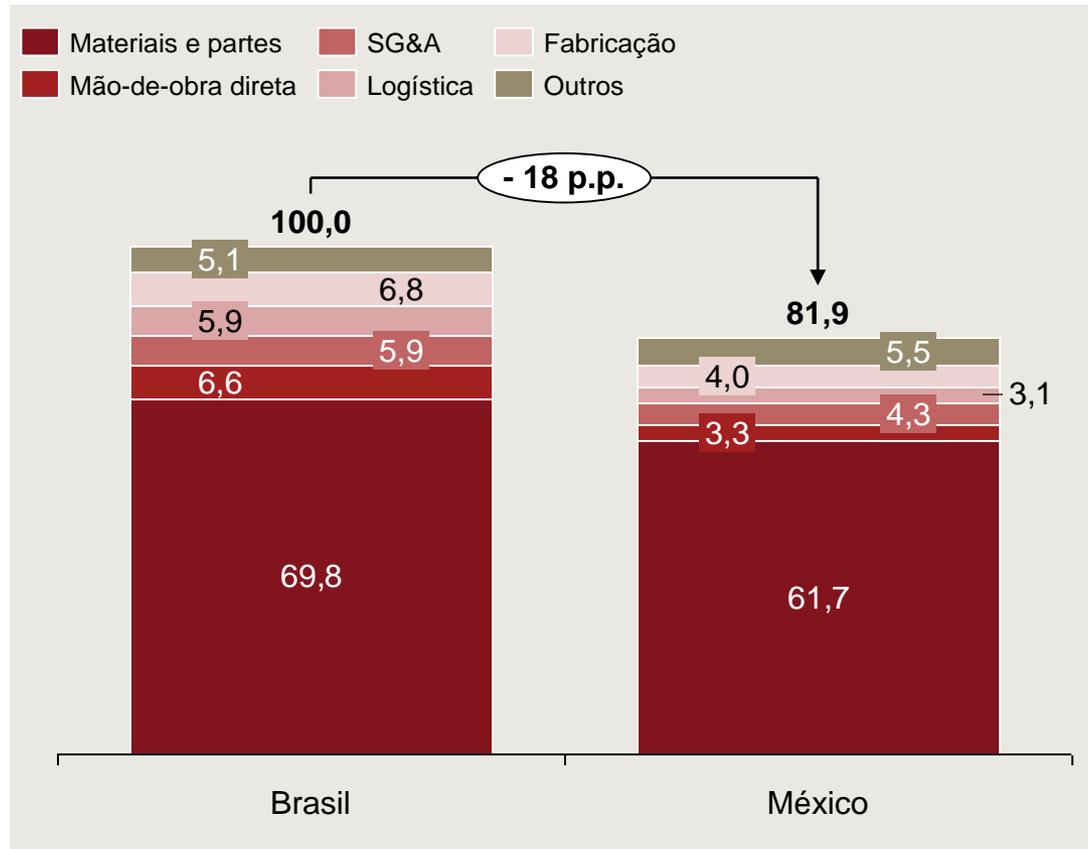
Fontes: AMIA, FenMaiave, análises Strategy&



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

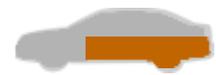
Brasil = Base 100



Comentários

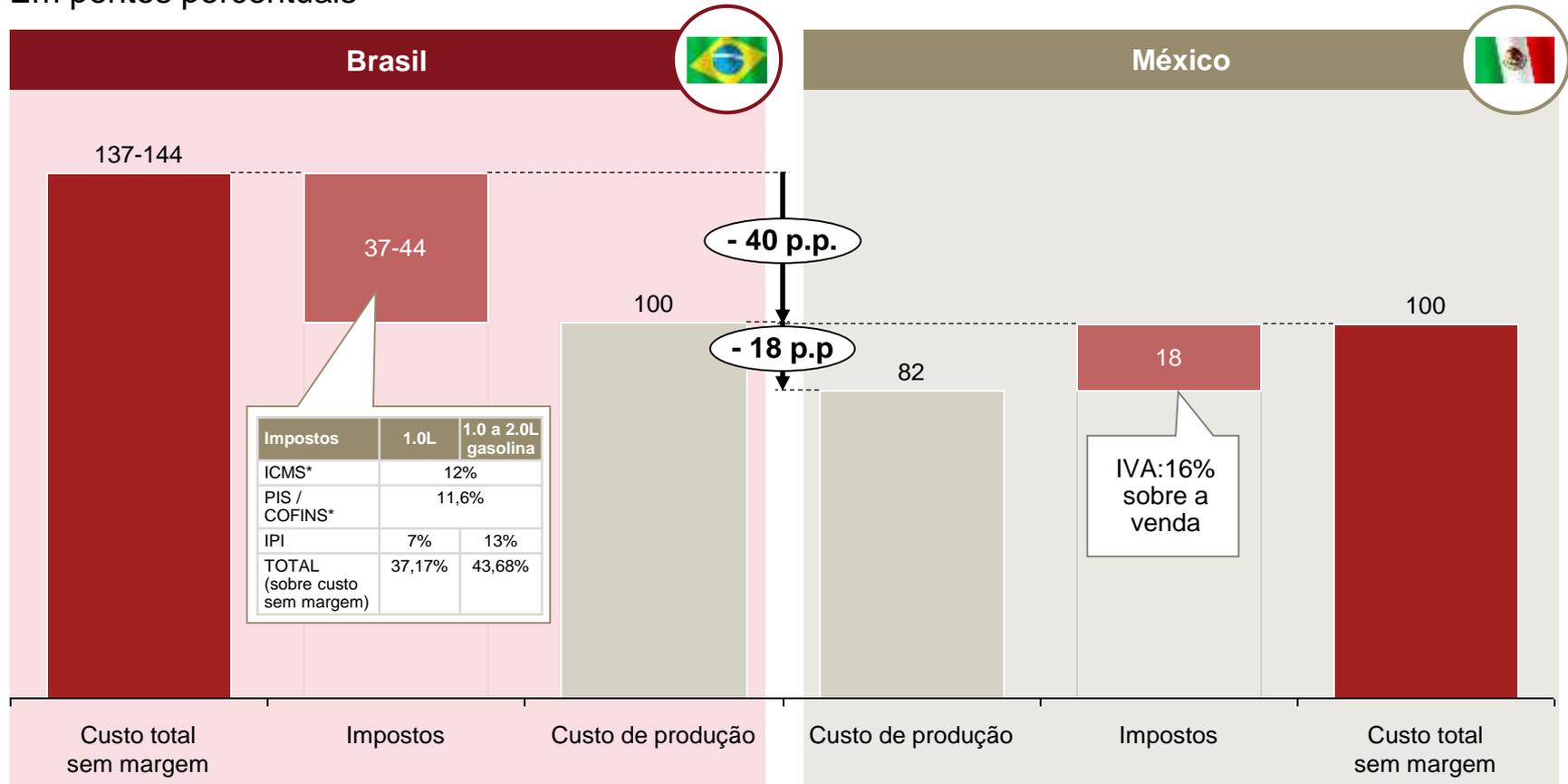
- Os custos associados diretamente a montadora (todos exceto materiais e partes) representam ~1/3 do custo total de produção, porém são responsáveis por ~55% da diferença do custo entre Brasil e México
- O custo de materiais reduz a competitividade brasileira, sobretudo por conta dos custos de motor 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



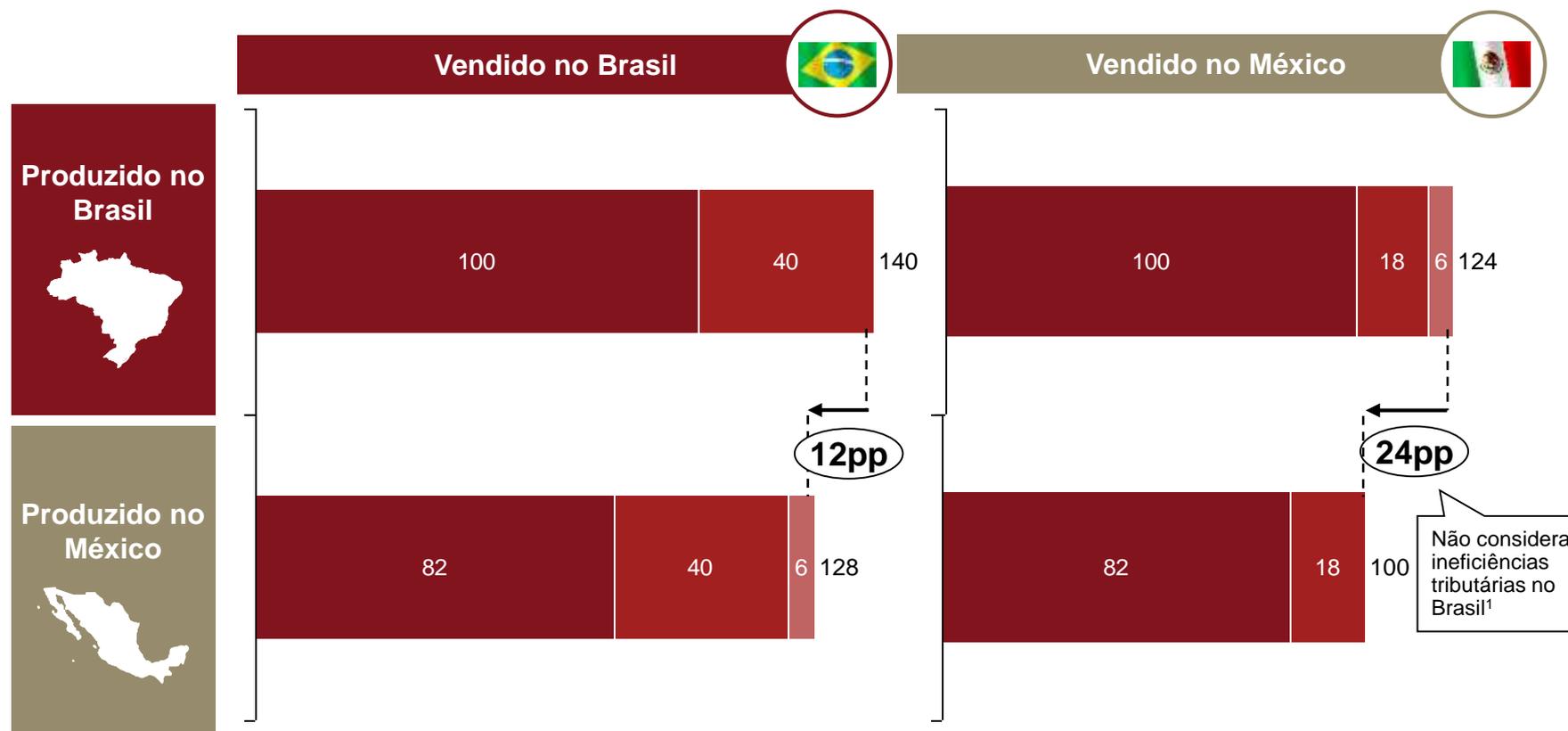
Fontes: Análise Strategy& com base em veículos similares produzidos no Brasil e México obtidos pelas montadoras participantes do estudo



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



1) A CNI estima que a ineficiência tributária nas exportações representa ~10% sobre a base de impostos

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