

Desaceleração no setor automotivo?

Análise por Euler Hermes seguradora de crédito

- O mercado automotivo mundial recuperou sua média de crescimento anual de 4% a 5% em 2011 e deveria manter a tendência positiva em 2012, apesar de certa desaceleração.
- Os mercados emergentes, responsáveis pelo crescimento do setor em 2009-2010, registraram uma desaceleração da demanda em 2011-2012.
- Nos países industrializados, o mercado continua em níveis muito inferiores aos níveis que antecederam a crise de 2008-2009, especialmente na Europa, onde continua havendo um excesso significativo de capacidade.
- Os principais desafios dos fabricantes continua sendo a adaptação da oferta aos novos mercados e o desenvolvimento das associações industriais nas áreas de inovação e produção.

São Paulo, 23 de Dezembro de 2011 – O setor automotivo sofreu sua pior crise em 2008-2009, quando a produção caiu em 15,5%, situando-se em 61,8 milhões de veículos. Enfrentados na queda livre de 2009, numerosos países criaram regimes sobre desperdício e outros incentivos de vendas de veículos que conduziram para uma forte recuperação de mercado em 2010 (+26%). «O mercado global recuperou sua velocidade de cruzeiro este ano com um crescimento anual de 5% em 2011, o que supõe cerca de 82 milhões de veículos produzidos», indica **Wilfried Verstraete**, Presidente do *Directoire* da Euler Hermes. «Nos países emergentes, a demanda de automóveis perdeu força, explicando em parte nossa previsão de crescimento estabilizado em no máximo 4-5% em 2012».

Produção: um crescimento impulsionado exclusivamente por novos mercados

Ao longo dos últimos cinco anos, a produção automotiva aumentou em 11% **mundialmente**. Contudo, a Europa (-11%), a América do Norte (-22%) e o Japão (-34%) se mantiveram muito atrás durante este período. São os mercados emergentes, China principalmente (+123%), que explicam o crescimento do setor. Graças ao aumento do PIB per capita e das baixas taxas de propriedade de veículos¹ que impulsionaram a demanda, a indústria do automóvel cresceu em 24% na América Latina e em 40% na Ásia – apesar da baixa excepcional do Japão.

Frente ao menor volume de produção nos mercados automobilísticos mais maduros, alguns fabricantes se adaptaram. É o caso dos **Estados Unidos**, onde se recuperou o nível de rentabilidade depois da reestruturação massiva das ferramentas de produção. Entre 2000 e 2009 a força de trabalho foi dividida pela metade, tanto em empresas fabricantes como no ramo de auto-peças, em linha com a produção.

Na **Europa** a situação é heterogênea: só a Alemanha conseguiu recuperar seu nível de produção de antes da crise. A Espanha, a França e a Itália registram, ao contrário, volumes de produção inferiores, de -20%, -36% e -38% respectivamente, frente a 2007. Estes três mercados sofreram com a queda na demanda, mas também, a França e a Itália, sofreram com a transferência da localização de parte importante da produção para zonas de baixo custo.

No **Japão**, afetado pelo terrível terremoto e o tsunami de 2011, a recuperação do setor segue sendo ainda mais tímida que na Europa. A competitividade do país foi prejudicada pela valorização do iene frente ao euro.

¹ Taxa de propriedade de veículos : número de veículos por 1000 habitantes

Ao mesmo tempo, os fabricantes **coreanos** parecem impermeáveis à crise e continuam ganhando participação de mercado (7,5% da produção mundial em 2010, com relação a 4,6% em 2005).

Matrículas de automóveis novos: uma desaceleração depois do pico impulsionado pelas medidas de estímulo?

Depois de dois anos de euforia, o mercado **chinês** passa por um período de calma em 2011-2012 com um crescimento de «somente» 4% a 5%. Contudo, não há nenhuma dúvida sobre o importante potencial de crescimento deste mercado onde a taxa de propriedade de veículos (5%) é doze vezes inferior a da Europa (60%).

Outro grande mercado emergente, a **Índia**, caiu um pouco em 2011 e se estabilizará em 2012 sob o impacto das taxas de juros que tornaram-se muito altas e do fracasso dos carros *ultra low cost*. A Índia conserva contudo seu potencial de crescimento a longo prazo.

O mercado **brasileiro** está igualmente em fase de estabilização em 2011-2012 (+2% em 2012), depois do aumento dos preços dos veículos importados, que é altamente tributado, e da alta da taxa de juros.

A **Rússia** continua se beneficiando pelos esquemas de demolição de carros em 2011, mas o crescimento deverá decrescer em 2012 (0%).

O mercado **Americano**, fortemente deprimido no período de 2008 a 2010, vem se recuperando impulsionado pela substituição de automóveis. Deverá atingir um crescimento de 8% a 10% em 2012.

Depois de um ano catastrófico em 2011 (-15%), o **Japão** experimentará uma recuperação técnica em 2012 (+8%). Essa melhora, no entanto, será apenas temporária: no longo prazo, o mercado japonês está estruturalmente em declínio e parece não poder mais recuperar seus níveis pré-crise.

Fragmentação da indústria automotiva europeia?

Em 2011, as vendas de automóveis continuam baixando na **Europa**, sobretudo no sul. «O mercado automotivo europeu está muito abaixo de seu nível pré-crise, pelo menos 15%», comenta **Ludovic Subran**, Economista Chefe da Euler Hermes. «O mercado tem sofrido naturalmente com a realidade econômica. Com o fim dos planos de incentivo de um lado, e a austeridade presente na maioria dos países europeus, a indústria automobilística só poderá continuar com a sua lenta agonia e deverá se contrair de novo entre 3% e 5% no próximo ano».

«Veremos o nascimento de muitas tendências na Europa», acrescenta. No Reino Unido, na Itália e na Espanha, os mercados seguem entre 20% e 50% abaixo de seus níveis pré-crise, com nenhuma previsão de recuperação em 2012. Na Alemanha, contudo, o mercado se estabiliza em um nível próximo ao de 2008, em 3,1 milhões de matrículas em 2012 (-1,5% com relação a 2011).

O mercado francês continua se beneficiando de numerosos incentivos aos consumidores de carros, este ano. Contudo, segundo **Yann Lacroix**, responsável pelos estudos setoriais da Euler Hermes, «o mercado está em dificuldades. Constatamos atualmente uma forte desaceleração nas encomendas que deverá resultar em uma queda do crescimento de 10% em 2012, a mais forte da Europa. Ademais, a rentabilidade dos fabricantes franceses é baixa, de 2,2%, um terço inferior ao nível da Alemanha».

A crise de 2008-2009 acentuou a transferência dos locais de produção automotiva para os mercados emergentes, que continuarão a impulsionar o crescimento em 2011-2012, embora eles também estão desacelerando. «Os fabricantes enfrentam novos e grandes desafios. Por um lado, devem adaptar sua oferta e gamas de veículos para novas demandas dos países emergentes. Por outro lado, só podem manter sua competitividade sustentável se desenvolverem associações e parcerias industriais, tanto em inovação quanto em produção. Um exemplo dessa necessidade é o investimento absolutamente necessário para produzir um carro-verde rentável», conclui **Wilfried Verstraete**.

Para receber a apresentação detalhada em PowerPoint, por favor comunique-se com:

Media Relations, Euler Hermes Group

Bettina Sattler – +33 (0)1 4070 8141 – bettina.sattler@eulerhermes.com

Euler Hermes Latin America:

Thaïs de La Touloubre Monteiro: +55 11 3065-2268 – thais.delatouloubre@eulerhermes.com

Euler Hermes América Latina, presente na Argentina, Brasil, Colombia, Chile e Mexico, proporciona o desenvolvimento rentável das empresas por seu serviço integral de prevenção de riscos, cobrança e indenização por perdas sofridas.

.....

Euler Hermes é líder mundial de seguro de crédito e um dos líderes em cobrança de dívidas comerciais. Com mais de 6.000 empregados em mais de 50 países, a Euler Hermes oferece uma gama completa de serviços para gerenciar os créditos comerciais entre empresas e registrou um **faturamento consolidado de 2.150 milhões de euros em 2010.**

Euler Hermes desenvolveu uma rede internacional de monitoramento que permite analisar a estabilidade financeira de 40 milhões de empresas. O grupo garante 633.000 milhões de euros em transações comerciais no mundo todo.

Euler Hermes, filial da Allianz, é cotada na Euronext Paris. O grupo tem classificação AA- pela Standard & Poor's.

www.eulerhermes.com

Advertência:

Algumas das afirmações contidas nesse presente documento podem conter natureza de meras expectativas ou previsões baseadas em opiniões ou pontos de vista atuais da Direção da Companhia. Essas afirmações implicam em uma série de riscos e incertezas, tanto conhecidas como desconhecidas, que poderiam provocar diferenças importantes entre os resultados, atuações ou acontecimentos reais e aqueles que explicita ou implicitamente este documento se refere. O caráter meramente profissional das afirmações que aqui constam pode derivar tanto da própria natureza da informação como do contexto em que se realizam. Nesse sentido, as construções do tipo "pode", "poderá", "deverá", "se espera", "pretende", "acredita-se", "estima-se", "potencial", "permanece", e outras similares, constituem a expressão de expectativas futuras ou de meras previsões.

Os resultados, atuações ou acontecimentos reais podem diferir materialmente daqueles relatados nesse documento, devido, entre outras causas (i) a conjuntura econômica geral e, em particular, a conjuntura econômica do núcleo principal de atividade do Grupo Euler Hermes e seus principais mercados; (ii) o desenvolvimento dos mercados financeiros e, em especial, dos mercados emergentes, de sua volatilidade, de sua liquidez e de crise de crédito; (iii) a frequência e intensidade dos sinistros segurados; (iv) a taxa de retenção de negócio; (v) níveis de morosidade; (vi) a evolução dos tipos de juros; (vii) os tipos de câmbio; (viii), a competência; (ix) os câmbios legislativos e regulatórios; (x) os câmbios na política dos bancos centrais e/ou dos governos estrangeiros; (xi) o impacto de aquisições, incluindo as integrações; (xii) as operações de reorganização e (xiii) os fatores gerais que incidam sobre a competência, sejam de ordem local, regional, nacional e/ou global. Muitos desses fatores têm maior probabilidade de ocorrer ou podem ser de caráter mais pronunciado, em caso de atos terroristas.

A companhia não está obrigada a atualizar as previsões contidas no presente documento.