

ANUÁRIO
DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS
AUTOMOTORES NO BRASIL

2003

FENABR/AVE

Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores

Associações de Marca Filiadas à Fenabrave

Autos e Comerciais Leves

ABBM - ASSOC. BRAS. DOS CONCESSIONÁRIOS BMW
ABCN - ASSOC. BRAS. DO CONCESSIONÁRIOS NISSAN
ABRAC - ASSOC. BRAS. DOS CONC. CHEVROLET
ABRACAF - ASSOC. BRAS. DOS CONC. DE AUTOM. FIAT
ABRACIT - ASSOC. BRAS. DOS CONC. CITROËN
ABRACOP - ASSOC. BRAS. DOS CONC. PEUGEOT
ABRADIF - ASSOC. BRAS. DOS DIST. FORD
ABRADIT - ASSOC. BRAS. DOS DIST. TOYOTA
ABRARE - ASSOC. BRAS. DOS CONC. RENAULT
ABRASUHY - ASSOC. BRAS. DOS CONC. HYUNDAI
ABRAV - ASSOC. BRAS. DOS REVENDEDORES DE AUTOM. VOLVO
ASSOAUDI - ASSOC. BRAS. DOS DIST. AUDI
ASSOBRAV - ASSOC. BRAS. DE DIST. VOLKSWAGEN
ASSOKIA - ASSOC. BRAS. DOS DIST. KIA MOTORS
ASSOMIT - ASSOC. BRAS. DE CONC. MITSUBISHI
AUTOHONDA - ASSOC. BRAS. CONC. HONDA DE VEÍC. AUT. NAC. E IMPORTADOS

Caminhões

ABRAVO - ASSOC. BRAS. DOS DIST. VOLVO
ACAV - ASSOC. BRAS. DOS DIST. VOLKSWAGEN CAMINHÕES
ANCIVE - ASSOC. NAC. DOS CONC. IVECO
ASSOBENS - ASSOC. BRAS. DOS CONC. MERCEDES BENZ
ASSOBRASC - ASSOC. BRAS. CONC. SCANIA

Máquinas Agrícolas

ABRACASE - ASSOC. BRAS. DOS DIST. CASE IH DO BRASIL
ABRAFORTE - ASSOC. BRAS. DOS DIST. NEW HOLLAND
ASSODEERE - ASSOC. BRAS. DOS DIST. JOHN DEERE
ASSOMAR ASS. BRAS. DOS CONC. YANMAR
ASSOREVAL - ASSOC. BRAS. DIST. AUTORIZADO VALTRA
UNIMASSEY - ASSOC. NAC. DIST. MASSEY FERGUSON
ABRADA - ASSOC. BRAS. DOS DIST. AGRALE

Motos

ABRACY - ASSOC. BRAS. DE CONC. YAMAHA
ASSOHONDA - ASSOC. BRAS. DE DIST. HONDA

Implementos Rodoviários

ABRADIGUE - ASSOC. BRAS. DOS DIST. GUERRA
ABRADIR - ASSOC. BRAS. DE DIST. RANDON

Considerações Gerais

O presente anuário tem como objetivo sistematizar, de uma forma ordenada e contínua, os dados relevantes do setor de distribuição automotiva no País. Para tal, organizamos informações macro econômicas, financeiras e de desempenho, incluindo algumas estatísticas internacionais.

No ano de 2003 a economia brasileira não cresceu. O PIB total decresceu 0,2% frente 2002, enquanto o PIB industrial caiu 1,0%. Visto estes números, a estabilidade do desempenho do setor automotivo não soa tão dramática, em que pese às diferenças de desempenho entre os diversos segmentos que o compõe.

O ano de 2003 foi marcado por alguns fatos que ajudaram os segmentos da indústria automotiva: a queda de 10% na taxa de juros da Selic, que veio de 26,5% para 16,5%, a manutenção dos preços dos automóveis e a redução de 3% do IPI em agosto. A despeito disso, as vendas agregadas do segmento mantiveram-se estáveis refletindo provavelmente a forte queda de renda no país, neste ano.

Em 2003, foram comercializados 2,3 milhões de unidades no setor contra 2,2 milhões no ano anterior, com um crescimento de 4,5%. O segmento de motocicletas segue sendo aquele que mais cresce. Em 2003, frente à 2002, o segmento de motocicletas cresceu 10,11%, consolidando a tendência dos últimos anos, do uso desde serviços terceirizados de moto boy, até uma possível migração de usuários de veículos para motocicletas, pelo efeito negativo da renda. O sucesso do sistema de consórcio, que significou 50% das vendas do segmento, também colaborou para este desempenho positivo.

O segundo segmento de maior crescimento foi o de caminhões, com quase 7% de incremento frente 2002, como consequência dos efeitos da capitalização do setor agrícola sobre a cadeia produtiva. Diferentemente do resto da economia, o PIB agrícola cresceu 5% e a renda do segmento, medida em dólar, mais de 30%. O resultado das máquinas agrícolas apresentou queda de 10,7% resultante da demora na liberação do financiamento via Moderfrota.

O segmento de implementos rodoviários apresentou estabilidade, já no de ônibus, autos e comerciais leves houve um decréscimo. No segmento de comerciais leves o decréscimo foi de 1,4% nas vendas do ano, resultante da tendência de queda do poder aquisitivo que já vinha ocorrendo desde 2002, quando o mesmo teve uma queda de 8% nas vendas. Nem à volta dos financiamentos prolongados, que verificou-se a partir de meados do ano, foi o suficiente para garantir um melhor desempenho neste segmento.

A queda de 4,3% no segmento de ônibus tem relação direta com a perda de dinamismo do investimento público nos municípios.

Para 2004, as expectativas são de alguma melhora para o conjunto dos segmentos, acompanhando o melhor desempenho da economia como um todo. A probabilidade é de que o PIB brasileiro cresça algo em torno de 3-4%, e o setor automotivo tenha uma ascensão de 8% no mercado interno.

As estimativas de crescimento da massa real de rendimentos deflacionada pelo INPC – (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) estão em torno de 4,5%, recuperando apenas parte da queda acumulada desde 2002, de quase 15% deste indicador. Também, está por trás desta estimativa a queda da taxa da Selic para algo em torno de 14% no final do ano.

A massa salarial está em processo de recuperação, a manutenção do financiamento explica a estimativa de crescimento setorial.

Dados Internacionais Vendas de Automóveis + Comerciais Leves

	Ranking dos Países	2001	2002	2003
1º	Estados Unidos	17.119.646	16.812.776	16.654.442
2º	Japão	5.807.294	5.699.029	5.744.035
3º	China	2.102.587	2.958.394	3.975.018
4º	Alemanha	3.522.170	3.421.131	3.427.291
5º	Reino Unido	2.716.659	2.834.104	2.856.421
6º	Itália	2.639.085	2.565.327	2.403.229
7º	França	2.668.603	2.549.929	2.390.104
8º	Espanha	1.724.681	1.600.787	1.650.987
9º	Canadá	1.565.778	1.699.469	1.616.259
10º	Brasil	1.506.691	1.371.458	1.352.270
11º	Coréia do Sul	1.426.319	1.599.693	1.343.154
12º	Rússia	1.175.593	1.141.867	1.151.453
13º	México	911.336	974.746	949.230
14º	Índia	740.733	783.849	941.407
15º	Austrália	762.076	811.638	899.296
16º	N/K (Coréia do Norte)	886.482	865.650	818.944
17º	Holanda	614.364	591.824	574.184
18º	Irã	346.502	490.119	561.728
19º	Bélgica	587.659	558.161	537.572
20º	Tailândia	291.050	402.053	509.303
21º	Malásia	395.637	437.039	415.610
22º	Taiwan	342.341	391.648	405.424
23º	Polônia	350.533	329.141	371.452
24º	África do Sul	359.418	352.782	344.475
25º	Turquia	184.047	158.388	341.591
26º	Indonésia	272.790	290.129	324.885
27º	Austria	317.625	301.920	321.950
28º	Suécia	275.486	282.622	292.254
29º	Suíça	339.721	315.991	289.719
30º	Grécia	298.595	289.487	281.143
31º	Portugal	354.458	305.425	254.207
32º	Hungria	174.624	199.843	225.488
33º	Arábia Saudita	214.646	235.071	221.777
34º	Irlanda	203.530	190.698	181.366
35º	República Tcheca	167.529	162.134	170.686
36º	Finlândia	124.334	132.291	161.562
37º	Ucrânia	83.374	130.978	150.900
38º	Romênia	88.586	109.039	133.877
39º	Argentina	182.830	90.706	133.133
40º	Dinamarca	126.145	142.604	125.678
41º	Porto Rico	122.817	122.817	118.729
42º	Emirados Árabs	102.357	110.922	115.588
43º	Noruega	124.819	111.595	114.074
44º	Chile	99.070	100.591	107.919
45º	Israel	153.022	126.374	106.231

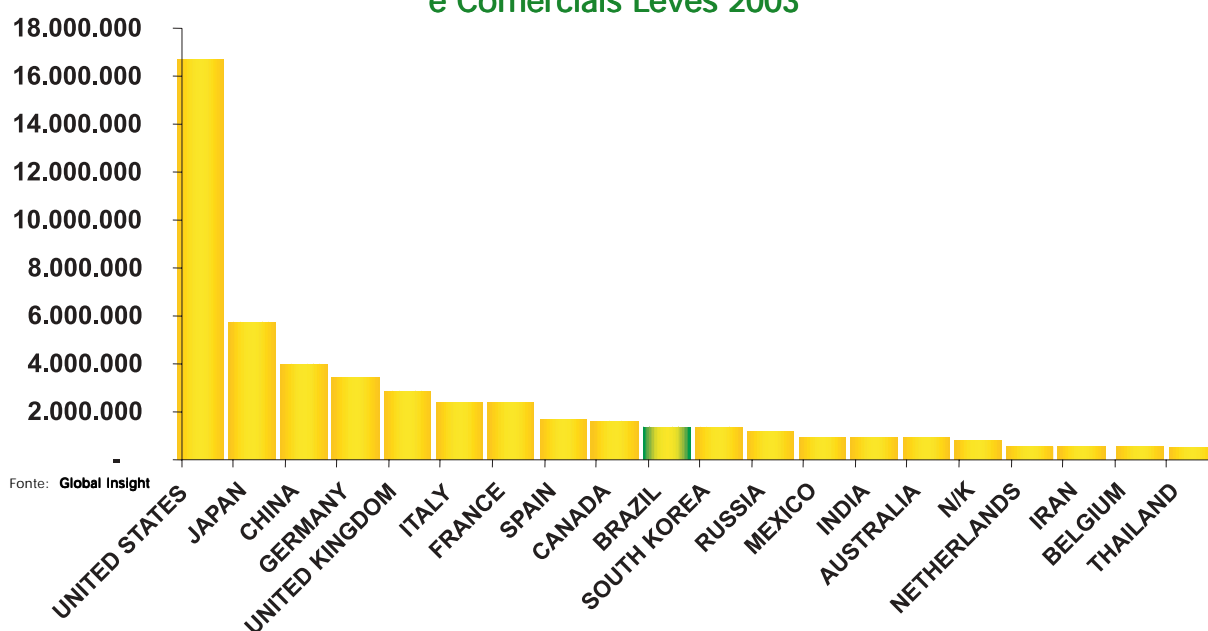
Fonte: Global Insight

	Ranking dos Países	2001	2002	2003
46°	Filipinas	74.841	83.569	91.933
47°	Nova Zelândia	71.937	80.939	90.290
48°	Paquistão	66.876	79.759	86.596
49°	Singapura	75.617	677.400	80.098
50°	Croácia	75.489	77.632	71.140
51°	Colômbia	59.357	87.438	77.585
52°	Slováquia	76.454	65.724	64.358
53°	Slovênia	59.773	57.903	64.333
54°	Kwait	52.079	63.144	63.764
55°	Egito	71.079	56.397	54.201
56°	Venezuela	210.932	124.623	51.932
57°	Equador	53.979	51.423	50.581
58°	Marrocos	46.994	47.971	46.866
59°	Oman	31.793	30.889	36.388
60°	Vietnam	21.870	25.131	32.259
61°	Ubequistão	36.429	24.077	26.143
62°	Kazaquistão	23.730	24.937	25.506
63°	Qatar	16.686	20.045	23.917
64°	Bahrain	12.344	19.210	23.150
65°	Hong Kong	41.353	30.696	21.690
66°	Estônia	14.791	16.644	17.730
67°	Bulgária	13.208	14.361	15.678
68°	Guatemala	12.705	13.751	15.069
69°	Costa Rica	13.364	11.573	14.388
70°	República Dominicana	18.369	15.915	14.219
71°	Belarus	13.774	14.452	13.457
72°	Outros países caribenhos	14.187	12.274	11.889
73°	Peru	10.422	11.147	11.864
74°	El Salvador	7.826	8.507	9.853
75°	Latvia	8.631	9.006	9.804
76°	Panama	10.696	11.406	9.145
77°	Lithuania	8.811	9.615	9.049
78°	Trinidad e Tobago	6.379	6.721	7.318
79°	Honduras	5.473	4.072	6.407
80°	Cuba	5.332	5.701	6.210
81°	Antilhas	4.276	4.958	5.609
82°	Bahamas	3.317	3.586	4.555
83°	Nicaragua	1.883	3.690	4.482
84°	Jamaica	3.235	3.280	3.377
85°	Barbados	2.315	2.672	6.259
86°	Bolívia	3.116	3.412	2.881
87°	Uruguai	14.247	5.043	2.743
88°	Paraguai	6.710	2.707	2.484
89°	Haiti	1.997	2.392	2.458
90°	Bermudas	2.379	2.194	2.144
91°	Belize	265	276	340

Fonte: Global Insight

Dados Internacionais Automóveis + Comerciais Leves

Classificação dos países na venda de Automóveis e Comerciais Leves 2003



Fonte: Global Insight

A tabela abaixo mostra a classificação do Brasil com os demais países, divididos em regiões (vide tabelas Dados Internacionais).

* Se o Brasil estivesse sendo comparado com os países da África por exemplo, no segmento de Automóveis + Comerciais Leves na tabela abaixo observaríamos que o Brasil ocuparia o primeiro lugar, e assim sucessivamente na comparação com as demais regiões.

	Regiões X	África	Ásia	América Central e Caribe	América do Norte	Leste Europeu	Oeste Europeu	Oriente Médio	América do Sul
Automóveis e Comerciais Leves	Brasil	1º lugar *	3º lugar	1º lugar	3º lugar	1º lugar	6º lugar	1º lugar	1º lugar

Fonte: Global Insight

Os mercados podem ser observados como segue:

Frota de automoveis e comerciais leves	Habitantes (1.000.000)	PIB (1.000.000) US\$	PIB percapita (1.000) US\$	Frota (1.000.000) autoveiculos	Hab/auto	Emplacamentos (1.000.000) autoveiculos	Incremento na frota
Alemanha	82,5	2.394	29,0	48,0	1,7	3,4	7%
Espanha	41,2	827	20,08	22,3	1,8	1,7	7%
França	60,0	1.742	29,03	28,5	2,1	2,4	8%
Itália	58,0	1.449	24,98	31,4	1,8	2,4	8%
Reino Unido	59,0	1.950	33,05	32,1	1,8	2,9	9%
Estados Unidos	291,5	10.881	37,33	221,5	1,3	16,7	8%
Canadá	31,9	782	24,52	17,8	1,8	1,6	9%
México ^{*1}	102,4	605	5,91	13,2	7,7	0,9	7%
Argentina ^{*2}	38,4	115	2,99	6,7	5,7	0,1	2%
Brasil	176,8	474	2,68	26,7	6,6	1,4	5%
Chile ^{*3}	15,8	69	4,35	1,7	9,1	0,1	6%
China	1.305,6	1.323	1,01	32,0	40,8	4,0	12%
Japão	127,7	4.316	33,80	72,6	1,8	5,7	8%
Coreia ^{*4}	50,0	549	10,98	14,0	3,6	1,3	10%
Índia	1.060,0	594	0,56	8,3	128,1	0,9	11%

* 1 Frota estimada base 1999

* 2 Frota estimada base 1998

* 3 Frota estimada base 1999

* 4 Frota estimada base 1998

* 5 Frota estimada base 1997

América do Norte

Estados Unidos – mercado estabilizado em torno de 17 milhões com indicação de queda.
México – Mercado de 1 milhão de veículos.

Europa – Mercado estabilizado em torno de 15 milhões, sem previsão de crescimento.

Ásia

Japão – Mercado estabilizado em torno de 6 milhões.

Coreia do Sul - Mercado estabilizado em torno de 1,5 milhão de veículos, com previsão de crescimento.

China - Mercado de 4 milhões, com potencial de crescimento.

Índia - Mercado de 1 milhão veículos, com potencial de crescimento.

América do Sul

Brasil - Mercado estabilizado em torno de 1,5 milhão de veículos, com potencial de crescimento.

Argentina – Mercado atual em torno de 140 mil veículos em recuperação.

Chile - Mercado estabilizado em torno de 100 mil de veículos, sem potencial de crescimento.

O que faz crer que os únicos países que tem grande potencial de crescimento nas vendas são China, Índia e Brasil. Este crescimento estará atrelado ao crescimento econômico, ao PIB per capita e também a relação habitante por veículos, portanto as velocidades de crescimento serão diferentes.

Dados Internacionais Vendas de Caminhões + Ônibus

	Ranking dos Países	2.001	2.002	2.003
1º	China	384.340	498.651	472.806
2º	Estados Unidos	350.007	322.284	328.600
3º	India	88.895	107.127	139.044
4º	Japão	99.174	93.065	125.360
5º	Brasil	80.221	75.334	72.424
6º	Alemanha	81.551	69.293	70.736
7º	Rússia	66.553	63.811	66.877
8º	Reino Unido	51.868	48.512	50.961
9º	França	57.358	51.014	45.548
10º	Coréia do Sul	34.476	41.172	38.921
11º	Canadá	31.020	31.939	34.310
12º	Espanha	33.880	33.108	32.604
13º	Indonésia	26.919	28.268	30.271
14º	Itália	37.193	40.137	29.021
15º	México	18.247	16.704	17.132
16º	Austrália	10.605	12.671	15.194
17º	Tailândia	6.031	7.263	13.074
18º	Holanda	17.875	13.293	12.990
19º	Bélgica	11.077	7.617	8.752
20º	Polônia	6.007	6.494	7.973
21º	Ucrânia	5.387	6.115	7.932
22º	Taiwan	6.290	7.668	7.690
23º	Austria	7.847	6.746	7.213
24º	República Checa	6.195	6.459	6.930
25º	Colômbia	3.101	5.125	6.748
26º	Equador	9.003	9.059	6.638
27º	Suécia	5.152	4.790	5.222
28º	Chile	4.642	4.143	5.085
29º	Kazaquistão	5.042	3.492	4.865
30º	Dinamarca	4.430	3.971	4.144
31º	Belarus	3.704	4.498	4.001
32º	Paquistão	2.071	3.444	3.961
33º	Argentina	4.815	3.854	3.917
34º	Vietnam	3.413	3.448	3.776
35º	Hungria	3.495	4.329	3.744
36º	Malásia	2.941	3.781	3.663
37º	Portugal	6.266	4.598	3.659

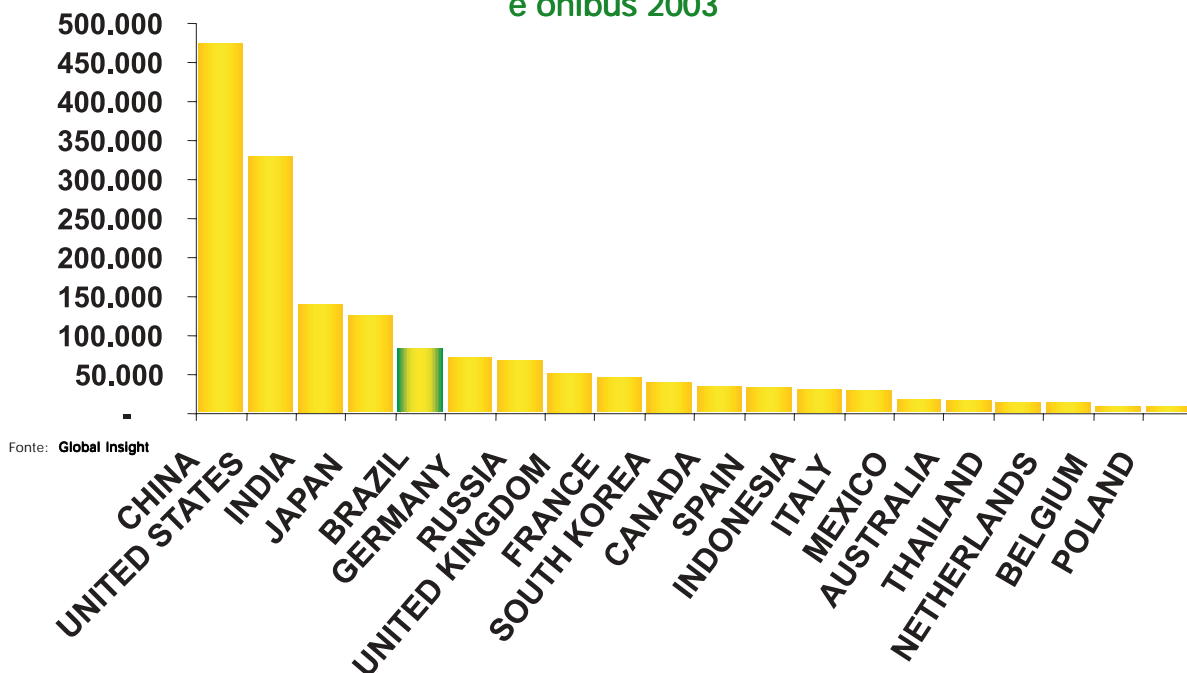
Fonte: Global Insight

	Ranking dos Países	2.001	2.002	2.003
38°	Irlanda	3.831	3.207	3.283
39°	Ubequistão	4.445	2.475	3.259
40°	Noruega	3.049	3.141	3.242
41°	Romênia	2.969	2.651	3.197
42°	Finlândia	2.786	2.601	2.836
43°	Suíça	5.293	3.531	2.765
44°	Nova Zelândia	2.277	2.807	2.711
45°	Slováquia	2.088	2.234	2.276
46°	Hong Kong	3.090	3.308	2.187
47°	Slovênia	1.789	1.597	1.968
48°	Filipinas	1.882	2.029	1.925
49°	Venezuela	5.543	4.063	1.767
50°	Cuba	1.787	1.803	1.627
51°	República Dominicana	1.364	1.159	1.205
52°	Bulgária	675	963	1.189
53°	Lituânia	1.538	1.072	1.158
54°	Guatemala	1.116	1.359	1.157
55°	Costa Rica	575	684	1.116
56°	Singapura	885	1.088	1.031
57°	Peru	697	616	810
58°	Latônia	795	721	624
59°	Estônia	460	555	518
60°	Outros Países Caribenhos	303	222	292
61°	Honduras	199	280	284
62°	El Salvador	354	427	280
63°	Nicaragua	98	139	250
64°	Panamá	269	789	173
65°	Paraguay	306	130	172
66°	Trinidad e Tobago	170	170	141
67°	Haiti	56	89	125
68°	Barbados	99	103	97
69°	Antilhas	19	91	86
70°	Uruguai	283	145	84
71°	Jamaica	103	94	83
72°	Bermuda	86	99	62
73°	Bolívia	35	24	51
74°	Bahamas	98	64	47
75°	Belize	16	14	19

Fonte: Global Insight

Dados Internacionais Caminhões + Ônibus

Classificação dos países na venda de caminhões e ônibus 2003



A tabela abaixo mostra a classificação do Brasil com os demais países, divididos em regiões (vide tabelas Dados Internacionais).

* Se o Brasil estivesse sendo comparado com os países da Ásia por exemplo, no segmento de Caminhões e Ônibus na tabela abaixo observaríamos que o Brasil ficaria em quarto lugar, e assim sucessivamente na comparação com as outras regiões.

	Regiões X	África	Ásia	América Central e Caribe	América do Norte	Leste Europeu	Oeste Europeu	Oriente Médio	América do Sul
Caminhões e Ônibus	Brasil	1º lugar	4º lugar *	1º lugar	2º lugar	1º lugar	1º lugar	1º lugar	1º lugar

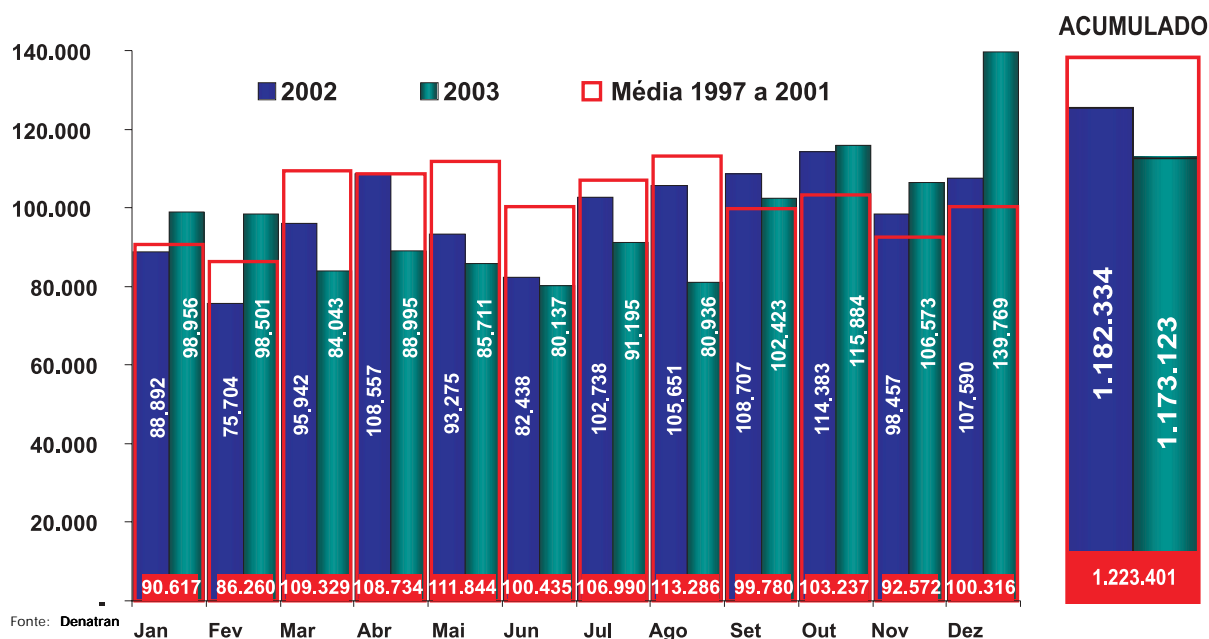
Fonte: Global Insight

Indicadores de venda e emprego na indústria automobilística
no Brasil e mundo - 2001

Grupo	Vendas (U\$ milhões)			Emprego		
	Mundo	Brasil	Brasil/ Mundo	Mundo	Brasil	Brasil/ Mundo
General Motors	182.911	5.400	3,0	386.000	19.109	5,0
Ford	170.064	2.151	1,3	345.991	6.975	2,0
DaimlerChrysler	142.740	2.173	1,5	416.501	4.885	1,2
Toyota	96.597	314	0,3	210.709	1.013	0,5
Volkswagen	78.830	6.083	7,7	324.402	28.439	8,8
Fiat	50.191	6.527	13,0	223.953	9.177	4,1
Honda	46.107	n.d.	n.d.	112.400	n.d.	n.d.
Peugeot	38.843	n.d.	n.d.	172.400	n.d.	n.d.
Renault	34.638	838	2,4	166.114	2.383	1,4
Volvo	14.152	468	3,3	79.820	1.792	2,2
Scania	5.856	686	11,7	26.904	2.300	8,5

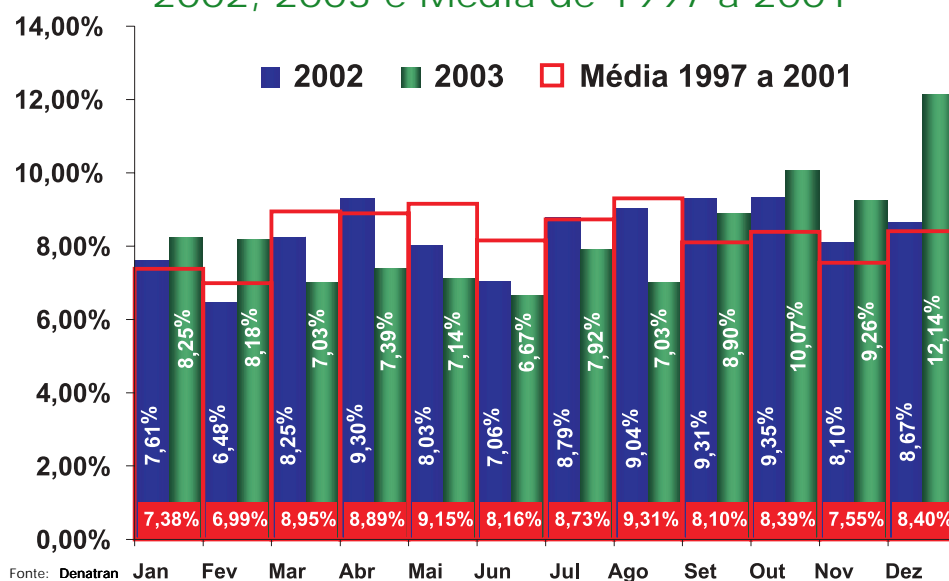
Fonte: Empresas, Revista Exame, Anfavea, Adefa e AAMA

Automóveis Evolução dos Emplacamentos Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



O segmento de automóveis sofreu, no ano de 2003, com o baixo número de emplacamentos até o mês de agosto, quando ocorreu a redução do IPI em 3% e o acordo de manutenção de preços. Apesar disso, teve baixa de 0,78% em comparação com 2002, emplacando 1.173.123 unidades. O desempenho do ano, porém, ficou aquém da média de 1997 a 2001.

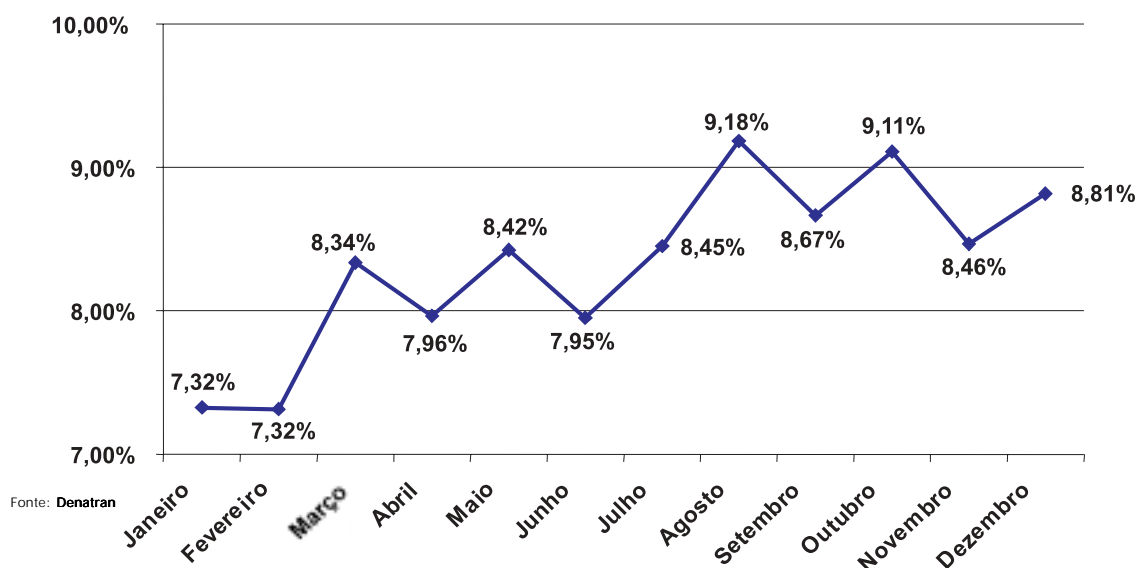
Representação Mensal dos Emplacamentos dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001



Pelo gráfico, nota-se que os primeiros meses do ano não são bons meses de emplacamentos de veículos. Em contra partida, os meses de setembro e outubro são, geralmente, os melhores.

Automóveis

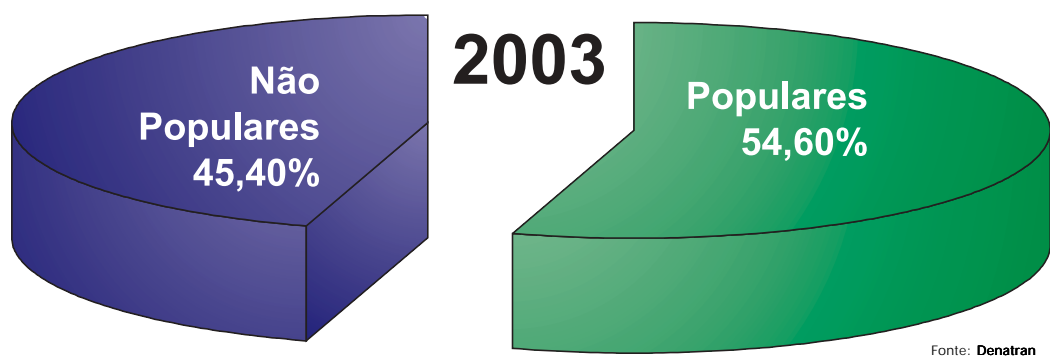
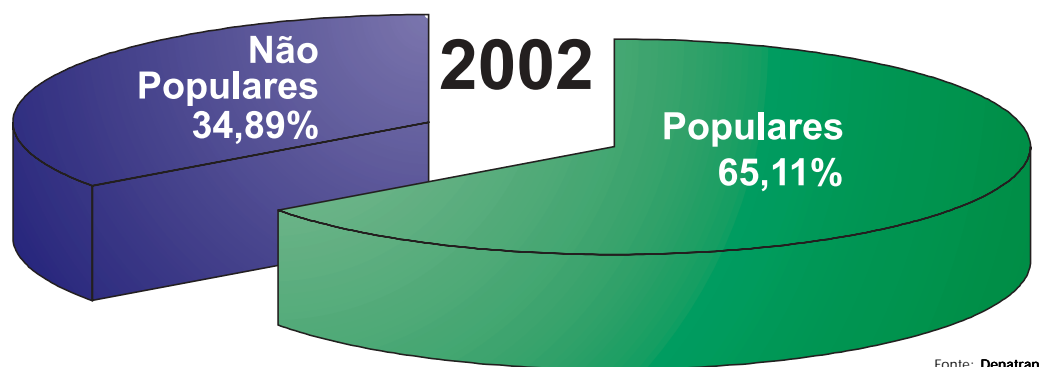
Média Mensal dos Emplacamentos - 1983 a 2003



Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

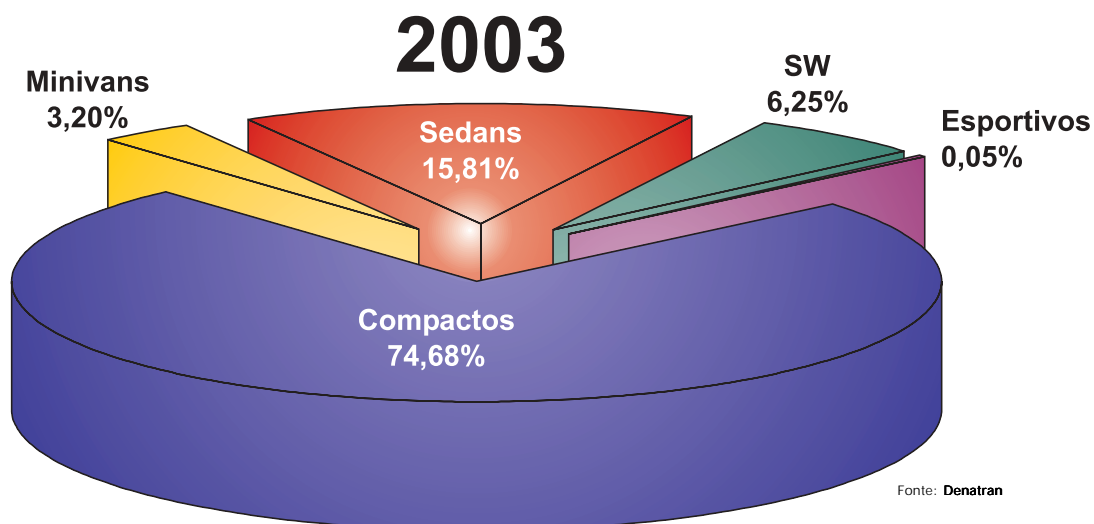
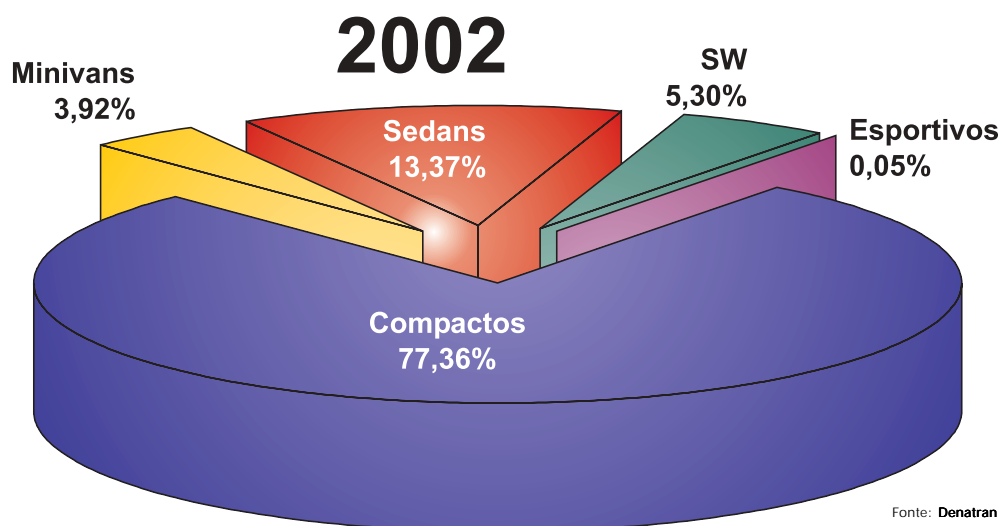
Quando analisa-se a média mensal de emplacamentos de automóveis mês a mês, nota-se uma sazonalidade no segmento. A partir de março, esboça-se uma reação nos emplacamentos, atingindo seus pontos máximos em agosto e outubro.

Automóveis Participação de Populares e Não Populares 2002 e 2003



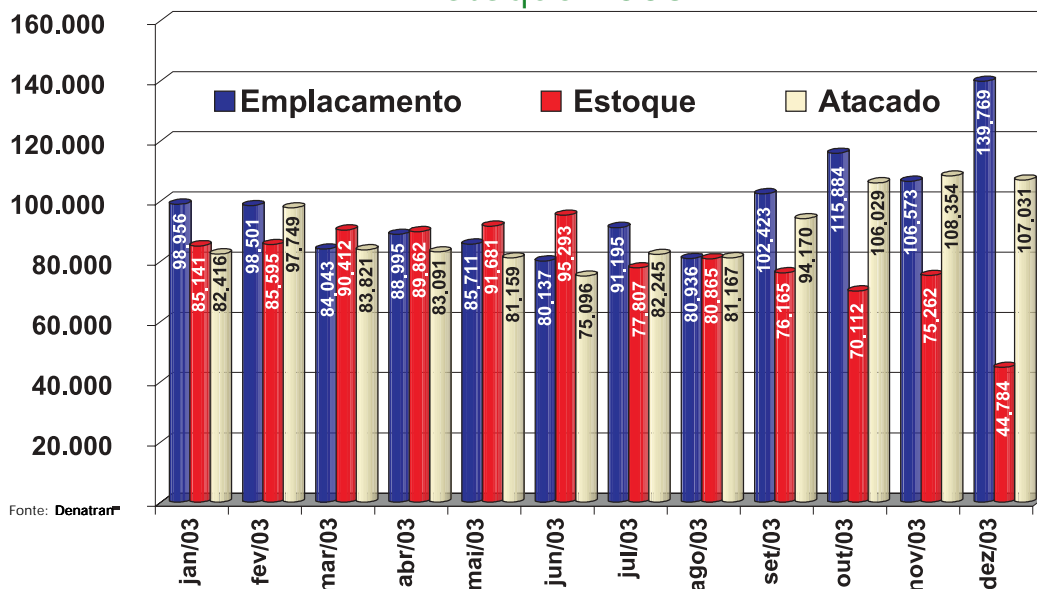
Embora a participação dos automóveis **populares** nos emplacamentos ainda seja maior, a dos automóveis **não populares** aumentou de 34,89% em 2002 para 45,40% no ano de 2003.

Automóveis Participação dos Subsegmentos 2002 e 2003



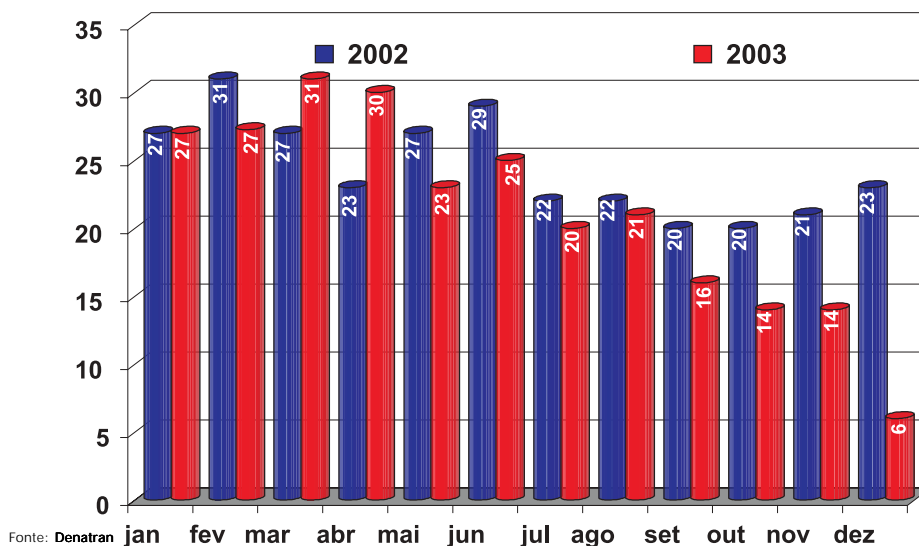
Dentro dos subsegmentos de automóveis, o compacto domina os emplacamentos com 74,68% do total.

Automóveis Estoque 2003



Até o mês de agosto observa-se um equilíbrio entre Emplacamento, Estoque e Atacado, já nos meses subsequentes nota-se a disparidade entre os emplacamentos e o atacado, acarretando uma diminuição no nível dos estoques da rede.

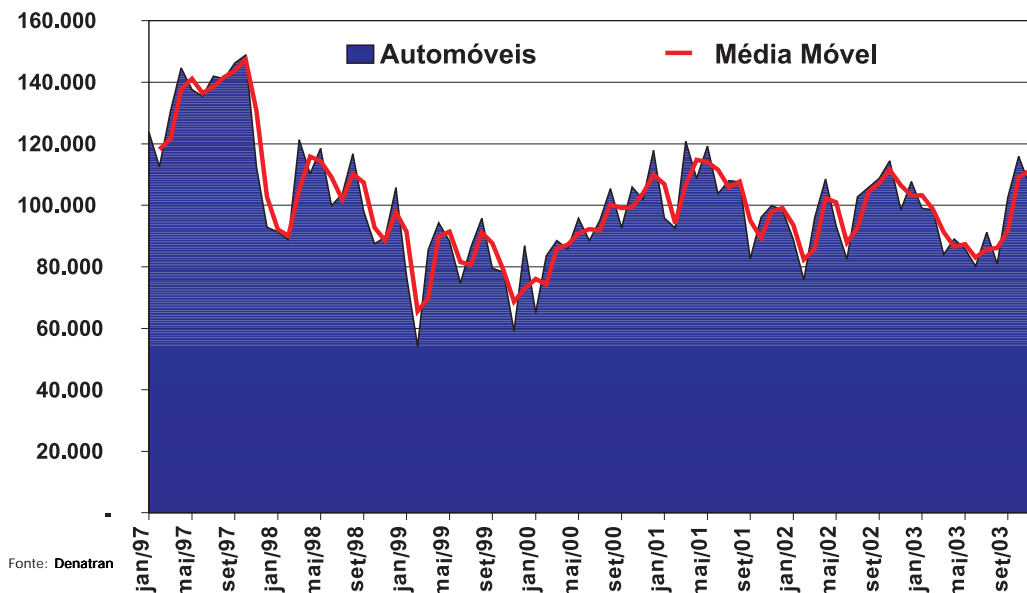
(*) Dias de Vendas - 2002 x 2003



Em concordância ao gráfico anterior, reduziu-se o nível de estoques no segmento. Com isto, houve diminuição nos dias de venda necessários para consumir o estoque.

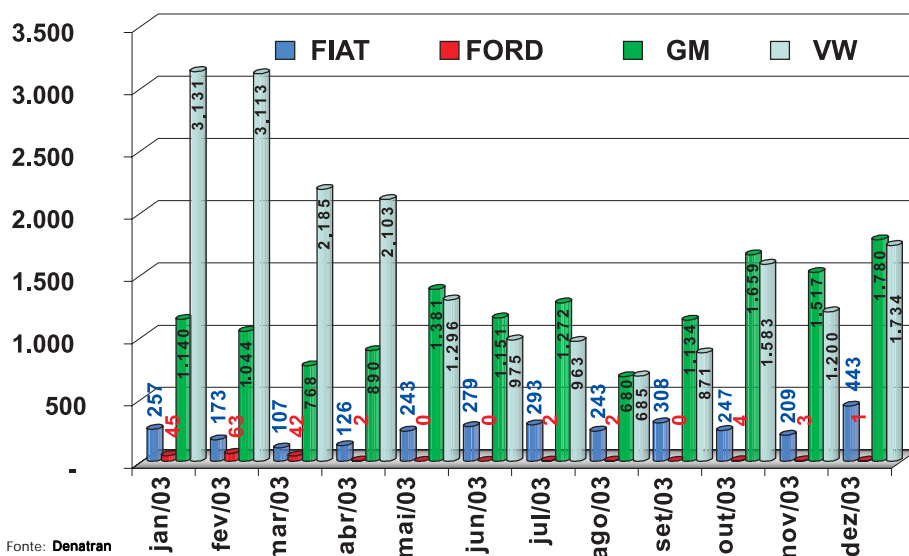
(*) Dias de vendas do estoque é uma variável que mostra quantos dias de vendas seriam necessários para vender o estoque, por exemplo, no mês de dezembro foram emplacados 139.769 resultando 6.988 emplacamentos por dia útil, se o estoque de dezembro era de 44.784, dividimos esse valor pelos emplacamentos por dia útil e obtemos 6 dias para zerar o estoque.

Automóveis Série Histórica dos Emplacamentos Mês a Mês – 1997 a 2003



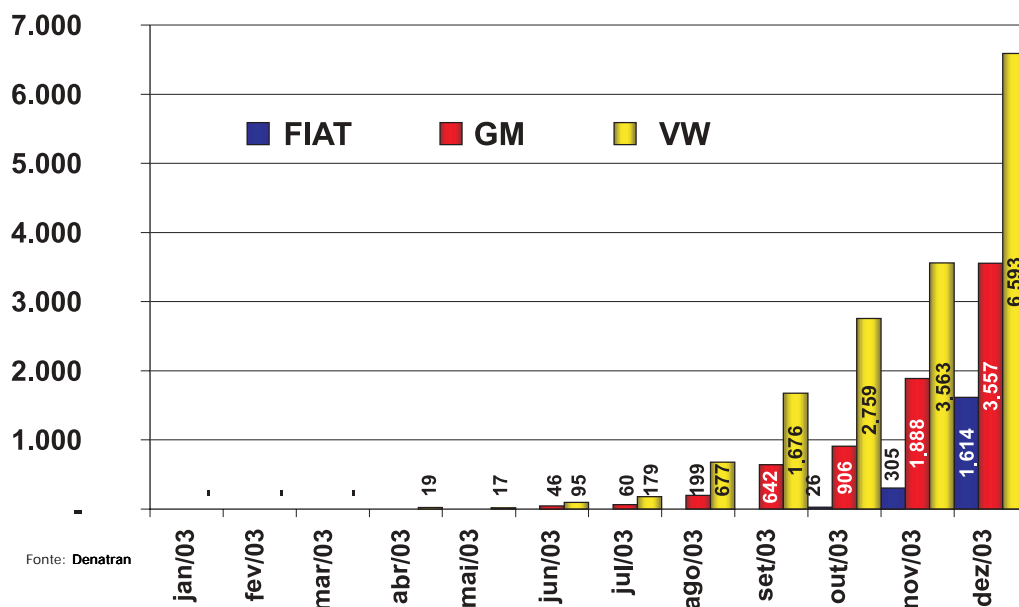
O ano de 1997 registrou o maior volume de emplacamento do setor. Nos anos de 1998 e 1999 o mercado apresentou uma queda. Os anos de 2000 e 2001 apresentaram crescimento. Em 2002 e 2003, a performance voltou a ser negativa, vale ressaltar o segundo semestre de 2003, que apresentou uma recuperação no volume de emplacamentos.

Participação de Mercado das Marcas Segmento Automóveis - Álcool



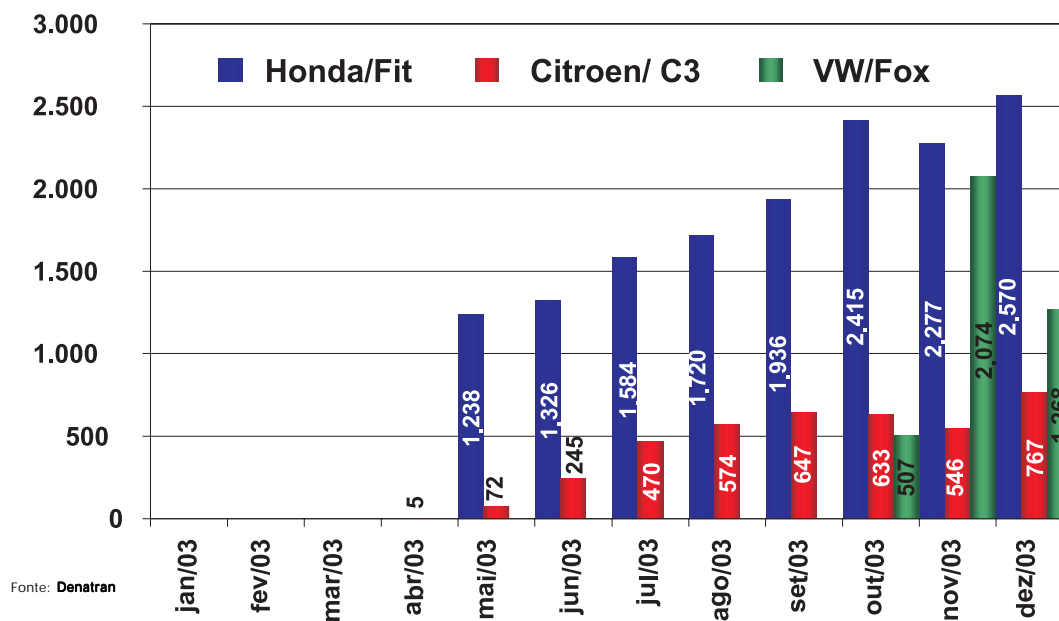
Entre as montadoras que fabricam carros a álcool, a VW e a GM alternam-se na 1ª posição.

Automóveis Evolução dos Automóveis – Bi-Combustível



Os carros dotados da tecnologia bi-combustível começaram a ser vendidos em junho de 2003. Atualmente só a VW, GM e Fiat possuem esta tecnologia, outras montadoras estão ajustando-se para oferecê-la.

Desempenho dos Lançamentos 2003



Só tivemos 3 lançamentos de automóveis fabricados no Brasil em 2003, sem contar as reestilizações de carros existentes, estes alcançaram um ótimo patamar de emplacamentos (vendas), fato que só confirma a tendência mundial, "no mercado automotivo, o que vende é lançamento".

Automóveis Participação dos Emplacamentos por Marca no período de 2000 a 2003

Montadoras	2000	2001	2002	2003
AUDI	0,82%	1,00%	0,93%	0,76%
CITROEN	0,76%	0,53%	0,43%	0,56%
FIAT	28,30%	29,70%	26,89%	26,20%
FORD	7,41%	6,70%	9,15%	9,73%
GM	24,61%	23,88%	25,15%	26,50%
HONDA	1,72%	1,78%	1,80%	2,86%
M. BENZ	0,12%	0,11%	0,09%	0,08%
MITSUBISHI	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%
NISSAN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
PEUGEOT	1,79%	2,48%	3,76%	3,31%
RENAULT	2,84%	3,79%	3,76%	3,79%
TOYOTA	1,15%	1,01%	1,50%	3,19%
VW	29,54%	28,31%	26,33%	22,78%
OUTROS	0,93%	0,71%	0,21%	0,23%

Fonte: Denatran

Este gráfico representa as evoluções da participação da marcas citadas nos últimos anos. Obs. Em agosto de 2003 a classificação dos modelos sofreu uma reunificação, para acompanhar a utilizada pela ANFAVEA. Para efeito comparativo com os anos anteriores esta reunificação foi desprezada no quadro acima, já que tal procedimento distorceria as evoluções. Portanto, os valores acima descritos do ano de 2003, não correspondem aos publicados pela FENABRAVE em seus informativos. Os modelos que foram reclassificados são os seguintes: Comerciais leves para automóveis - Renault – Scenic e Kangoo; Citroen – Xsara Picasso e Berlingo; GM – Zafira; Fiat – Doblo e M.Benz – Classe A

Frota Circulante – Automóveis

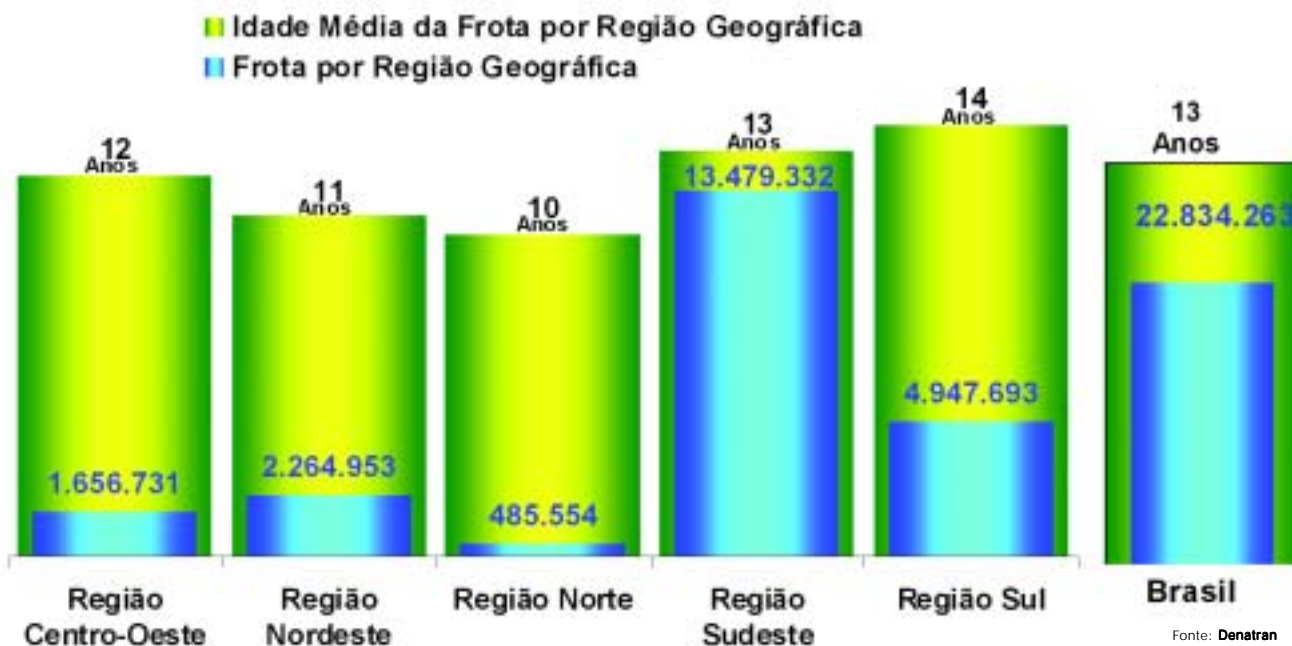
Automóveis nacionais X importados



Fonte: Denatran

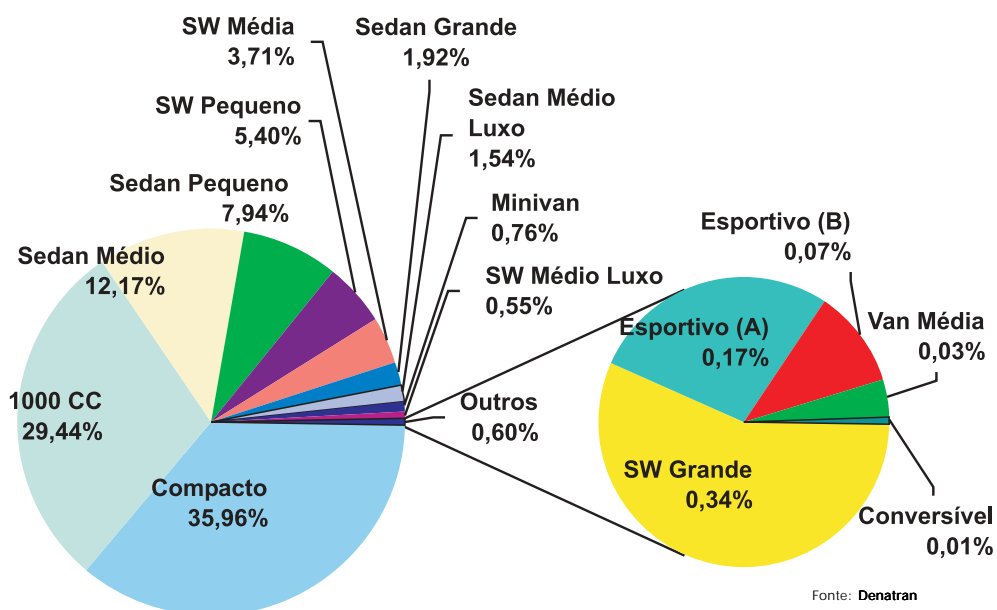
A frota de automóveis é composta predominantemente de veículos nacionais. Os importados representam apenas 7%.

Frota Circulante Automóveis



A idade média do segmento no país é de 13 anos e está concentrada, principalmente, nas regiões sul e sudeste.

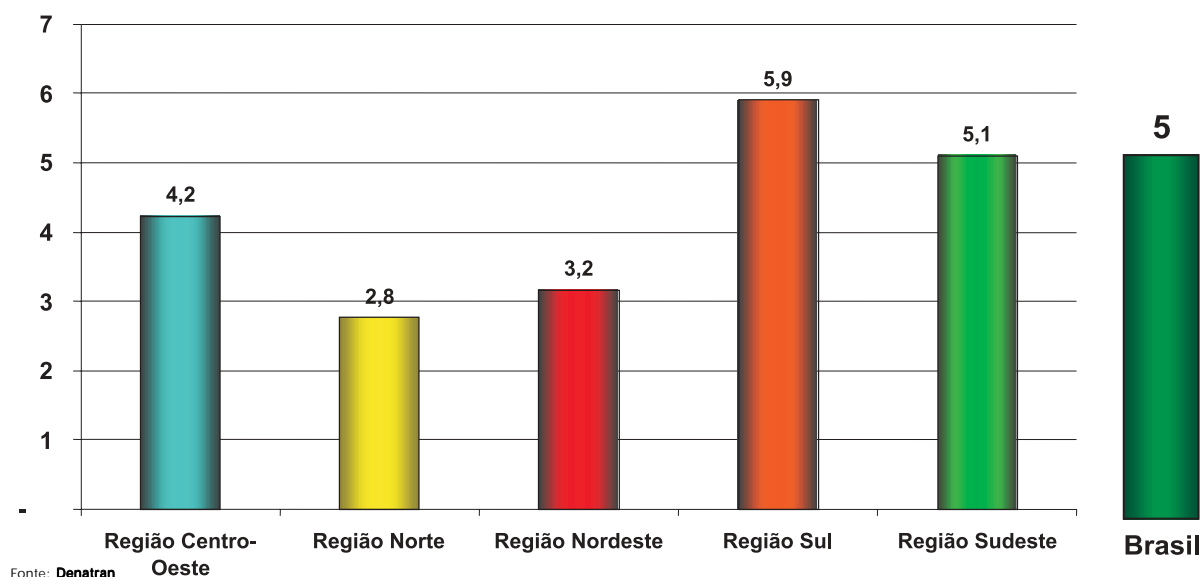
Frota de automóveis subdividida em subsegmentos



O conjunto subsegmentos é composto, majoritariamente, por carros compactos, 1000cc, sedans pequenos e médios.

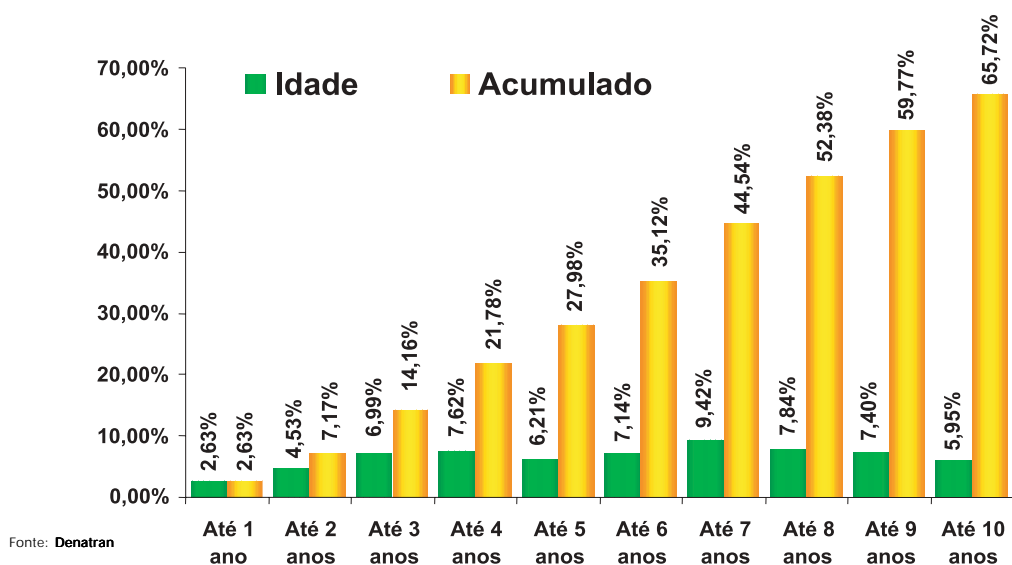
Usados Automóveis

Proporção entre Vendas de Automóveis Usados e Emplacamento de Automóveis Novos / por Região Geográfica



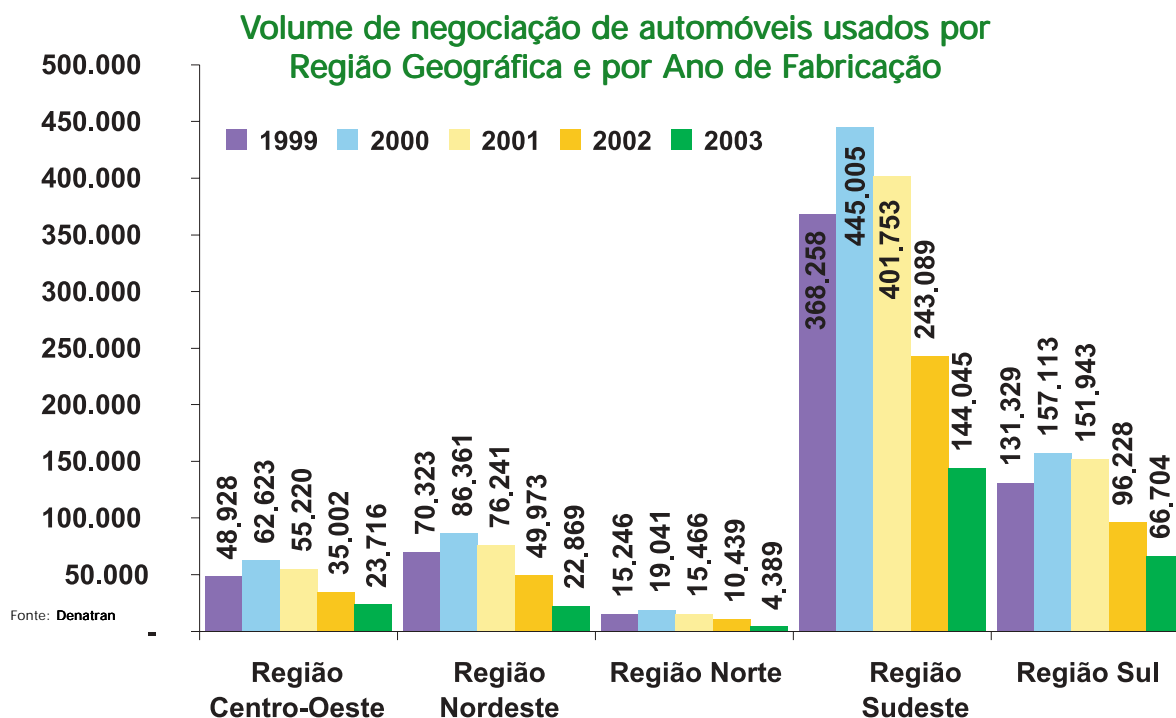
A proporção de veículos usados para veículos novos negociados, na média, é 5 usados para cada novo. A região sul é a que apresenta maior proporção de usados negociados sobre novos.

Percentual do Volume de Usados Negociados por Idade



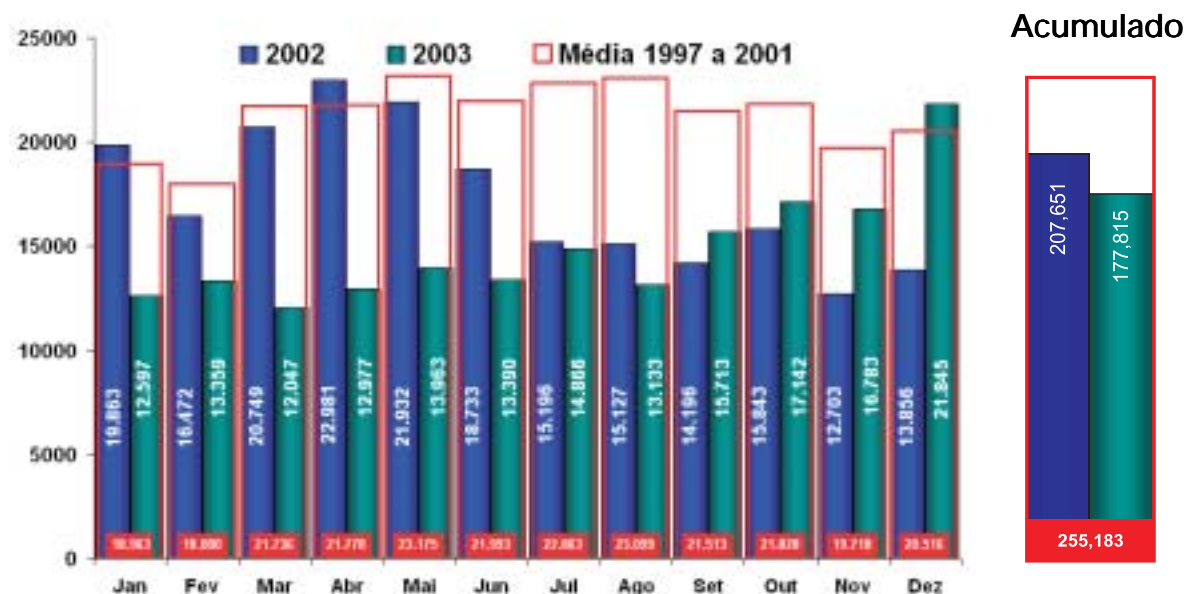
Este gráfico, reflete a negociação de automóveis usados considerando sua idade. Observa-se é que o comportamento do volume de negociações de automóveis de até 7 anos de uso, corresponde a 44,54% do total de automóveis usados vendidos.

Usados Automóveis



Quando considerado veículos com até 5 anos de idade, nota-se maior concentração de negociação nos veículos com 3 anos de uso.

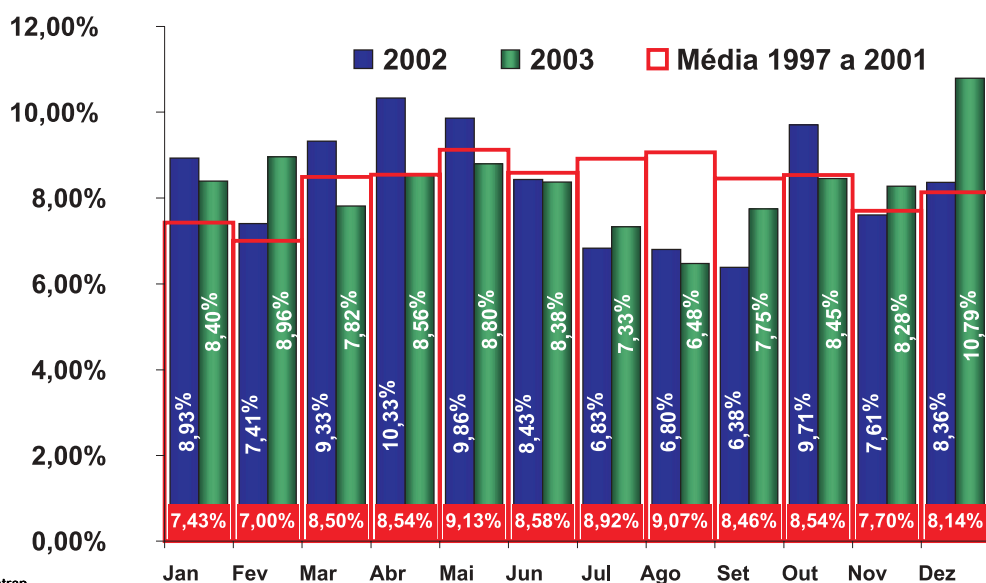
Comerciais Leves Evolução dos Emplacamentos Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



Fonte: Denatran

O segmento de comerciais leves teve retração no ano de 2003, na ordem de 14,37%, apesar da retomada dos emplacamentos a partir de setembro.

Representação Mensal dos Emplacamentos dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001

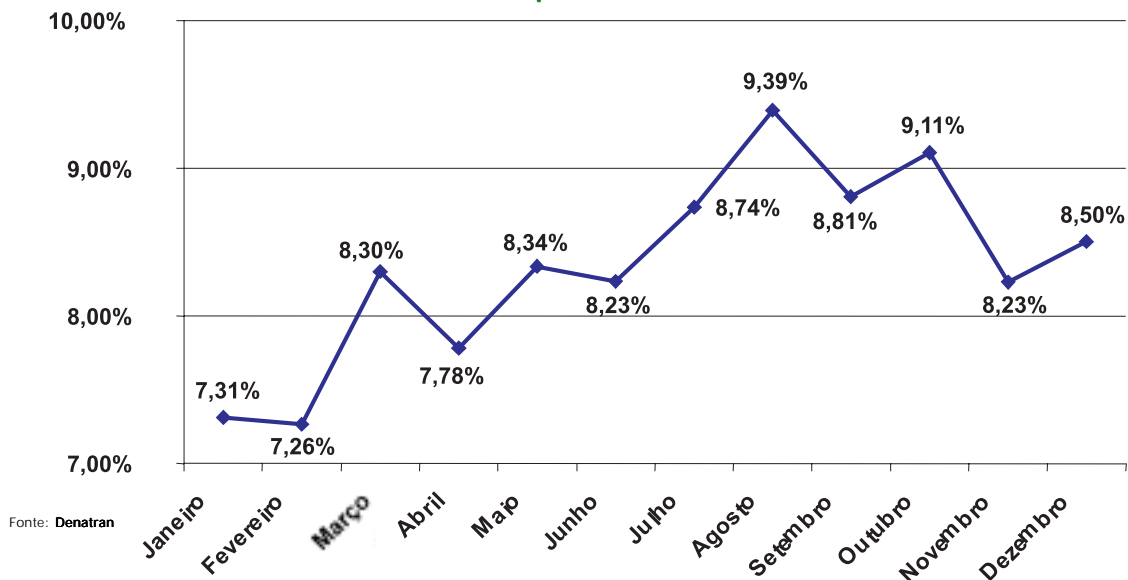


Fonte: Denatran

No gráfico acima, podemos notar que os primeiros meses do ano não são bons para emplacamentos de veículos. Após o mês de março, o mercado tende a ter uma evolução positiva, que mantém-se até o mês de outubro. Entretanto, os resultados obtidos nos anos 2002/2003 poderão sinalizar alguma alteração nesta sazonalidade, visto terem ficado abaixo da média 1997-2001 no período de junho a setembro.

Comerciais Leves

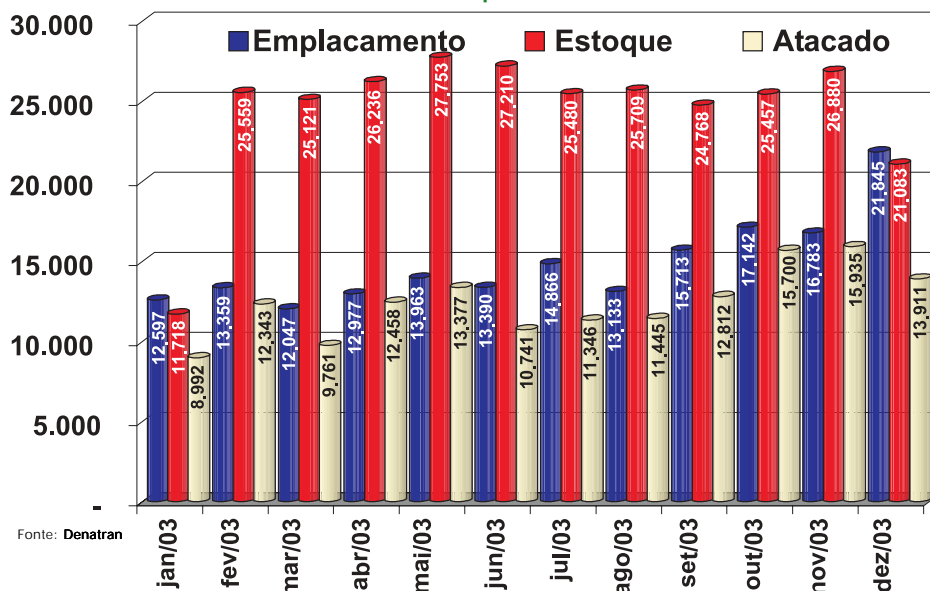
Média Mês dos Emplacamentos - 1983 a 2003



Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

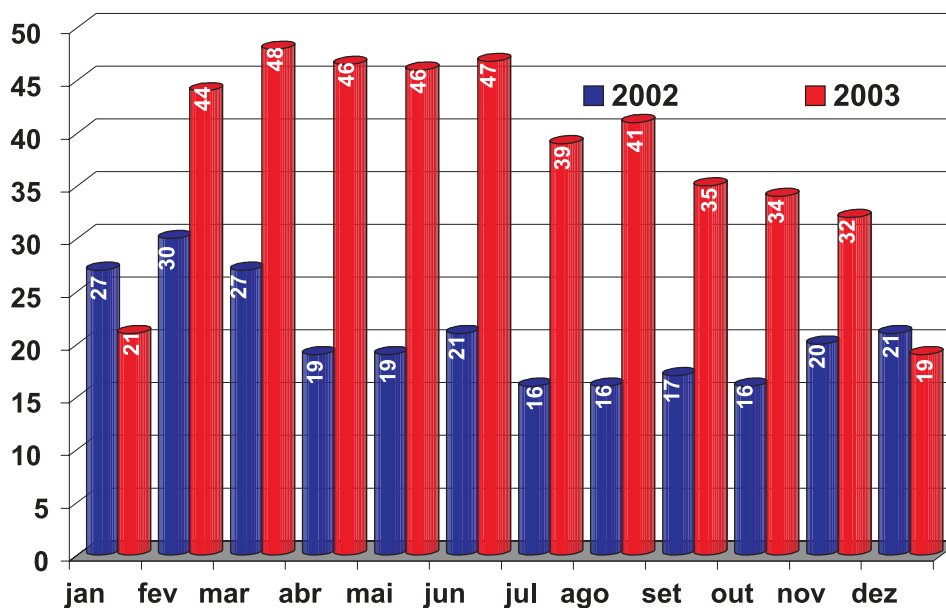
O gráfico aponta uma sazonalidade no segmento de comerciais leves. Os primeiros meses são fracos. A partir de março tem início uma reação, atingindo seu ponto máximo entre agosto e outubro.

Comerciais Leves Estoque 2003



O estoque de 2003 como observado acima acompanha a curva do atacado, tendo um declínio no mês de dezembro onde o aumento dos emplacamentos colaborou para a queda no estoque.

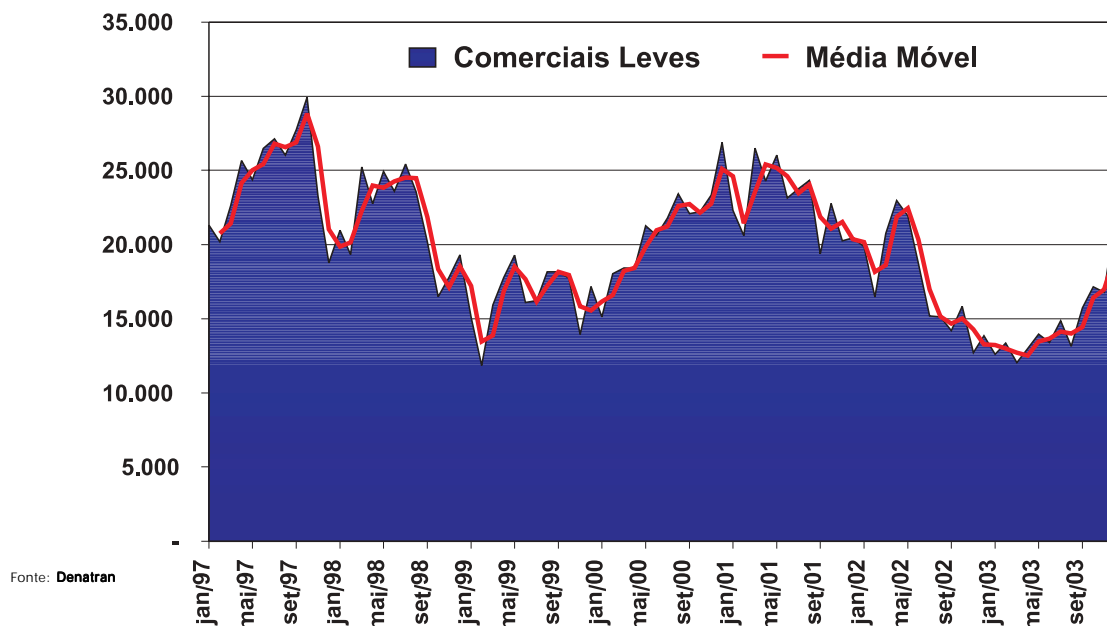
(*) Dias de Vendas – 2002 x 2003



Apesar da queda de 1,4%, os estoques permanecerão altos durante todo o ano só recuperando-se em Dezembro.

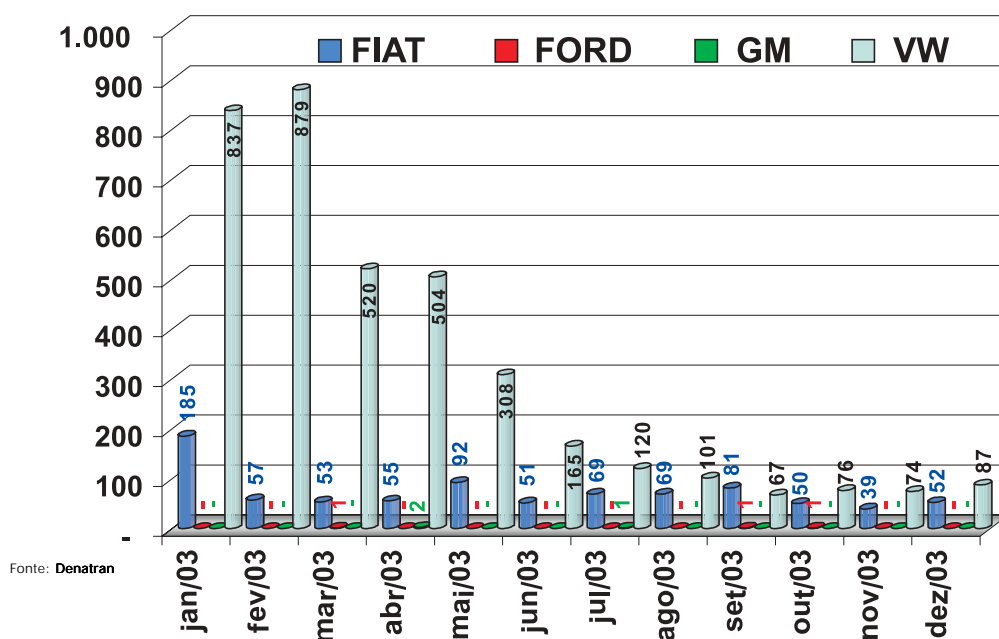
(*) Dias de Vendas – Explicação pág. 15

Comerciais Leves Série Histórica dos Emplacamentos Mês a Mês - 1997 a 2003



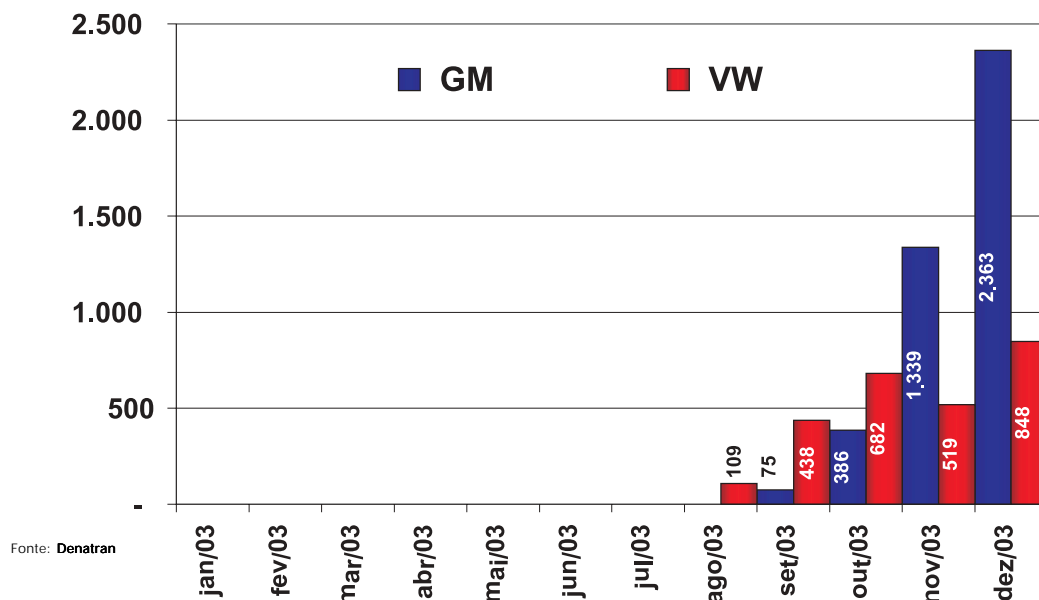
A exemplo do que ocorreu com os automóveis, o comportamento dos emplacamentos de comerciais leves, depois do bom ano de 1997, apresentou-se oscilante, acompanhando o quadro geral da economia.

Participação de Mercado das Marcas Segmento Comerciais Leves - Álcool



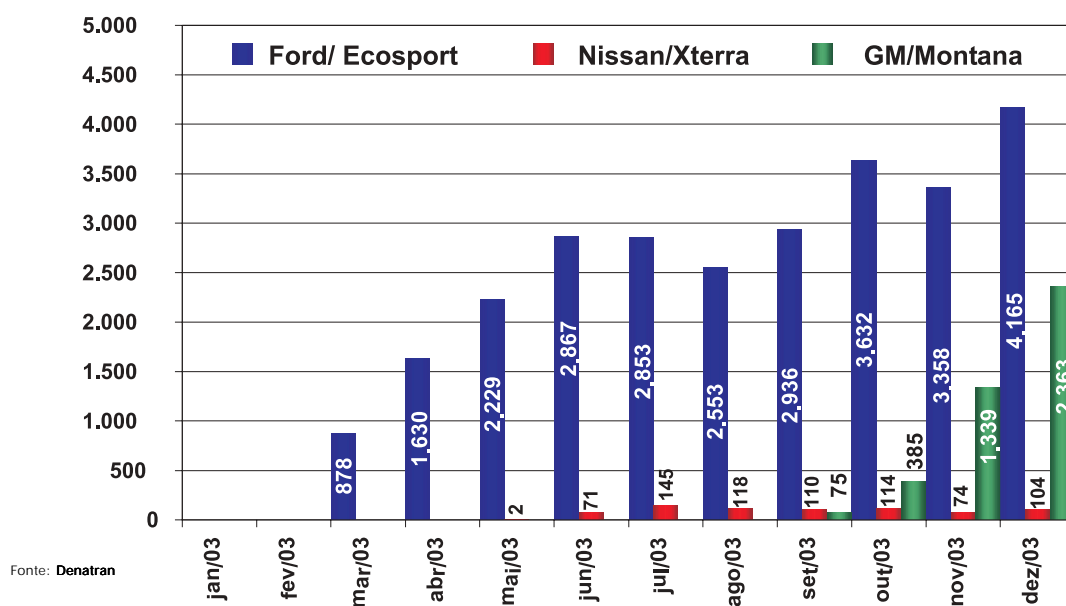
Os volumes dos Comerciais Leves movidos a álcool caíram substancialmente a partir do segundo semestre devido a introdução dos veículos bi-combustível.

Comerciais Leves Evolução dos Comerciais Leves - Bi-Combustível



As vendas de comerciais leves bi-combustível iniciaram-se em agosto/03. Atualmente só VW e GM vendem esses veículos. Outras montadoras estão ajustando-se para oferecer um motor com essas características. As vendas demonstraram bons resultados e tendem a subir com a disseminação do motor bi-combustível.

Desempenho dos Lançamentos 2003



Nos lançamentos em 2003 vale destacar o Ecosport, responsável pela alavancagem de vendas da Ford neste segmento. Também já nota-se a chegada da Montana que foi lançada em Setembro. A Xterra é um veículo que mantém sua média.

Comerciais Leves Participação dos Emplacamentos por Marca no período de 2000 a 2003

Montadoras	2000	2001	2002	2003
CITROEN	0,06%	2,77%	5,88%	4,98%
FIAT	14,70%	15,15%	22,24%	20,74%
FORD	14,65%	11,45%	11,42%	19,53%
GM	14,93%	21,62%	16,34%	15,81%
HONDA	0,15%	0,08%	0,06%	0,02%
IVECO	0,85%	0,85%	1,07%	0,12%
KIA	5,36%	3,94%	3,46%	0,93%
M. BENZ	7,67%	5,26%	3,45%	3,55%
MITSUBISHI	4,86%	5,09%	5,25%	6,78%
NISSAN	0,00%	0,00%	0,94%	3,33%
PEUGEOT	0,51%	0,64%	0,62%	0,78%
RENAULT	8,36%	8,15%	6,11%	6,86%
TOYOTA	4,85%	4,27%	3,12%	2,83%
VW	17,74%	16,33%	18,66%	11,95%
OUTROS	3,49%	3,13%	1,40%	1,79%

Fonte: Denatran

Este gráfico representa as evoluções da participação da marcas citadas nos últimos anos. Obs. Em agosto de 2003 a classificação dos modelos sofreu uma reunificação, para acompanhar a utilizada pela ANFAVEA. Para efeito comparativo com os anos anteriores esta reunificação foi desprezada no quadro acima, já que tal procedimento distorceria as evoluções. Portanto, os valores acima descritos do ano de 2003, não correspondem aos publicados pela FENABRAVE em seus informativos. Os modelos que foram reclassificados são os seguintes:
Comerciais leves para automóveis - Renault – Scenic e Kangoo; Citroen – Xsara Picasso e Berlingo; GM – Zafira; Fiat – Doblo e M.Benz – Classe A
Comerciais Leves para Caminhões: Ford – F350

Frota Circulante – Comerciais Leves

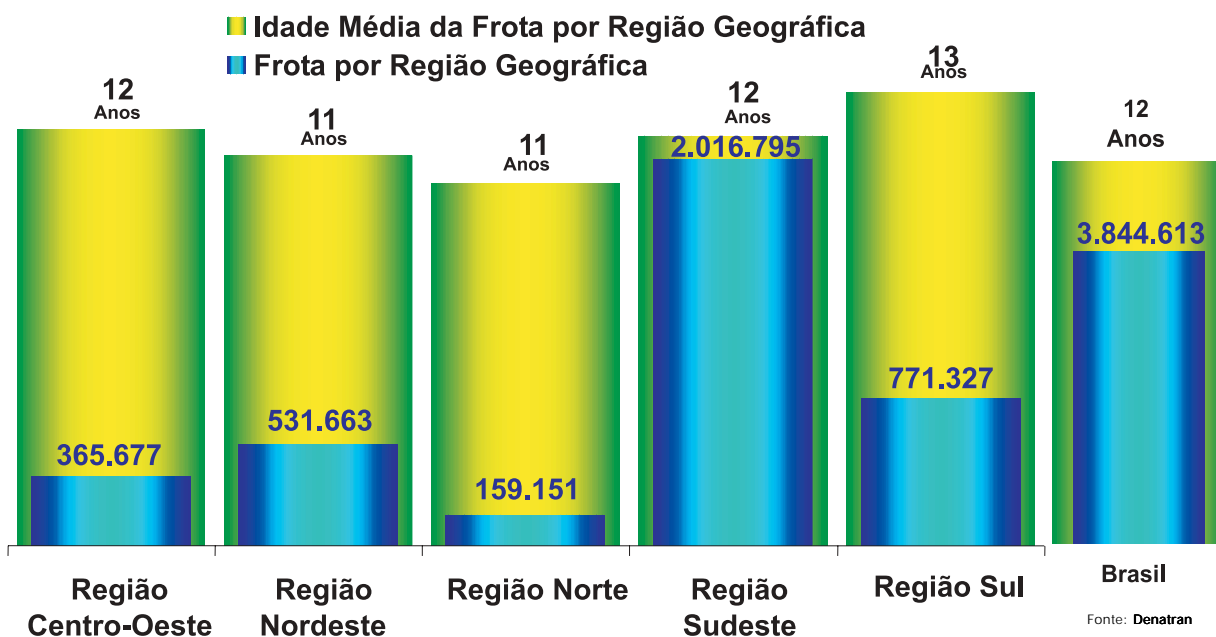
Comerciais leves nacionais X importados



Fonte: Denatran

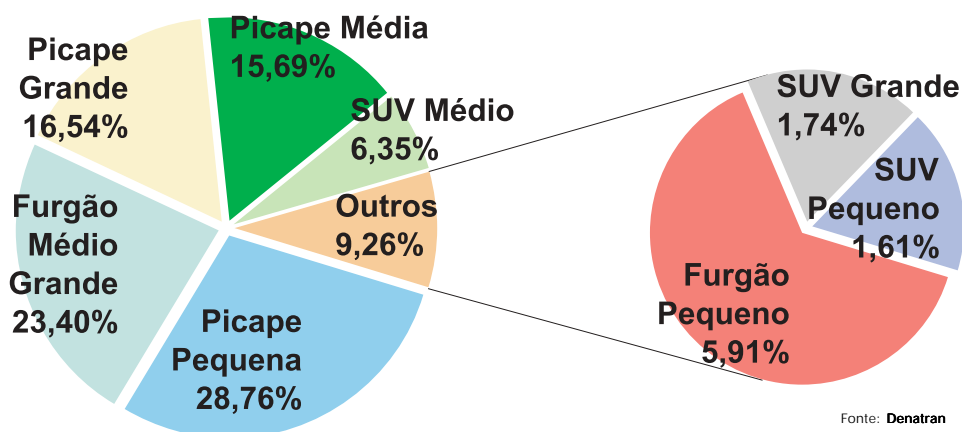
A frota circulante é composta em sua maioria por veículos nacionais. A participação dos importados é de apenas 15,50%.

Frota Circulante Comerciais Leves



A idade média deste segmento no país é de 12 anos, a maior concentração é na região sudeste.

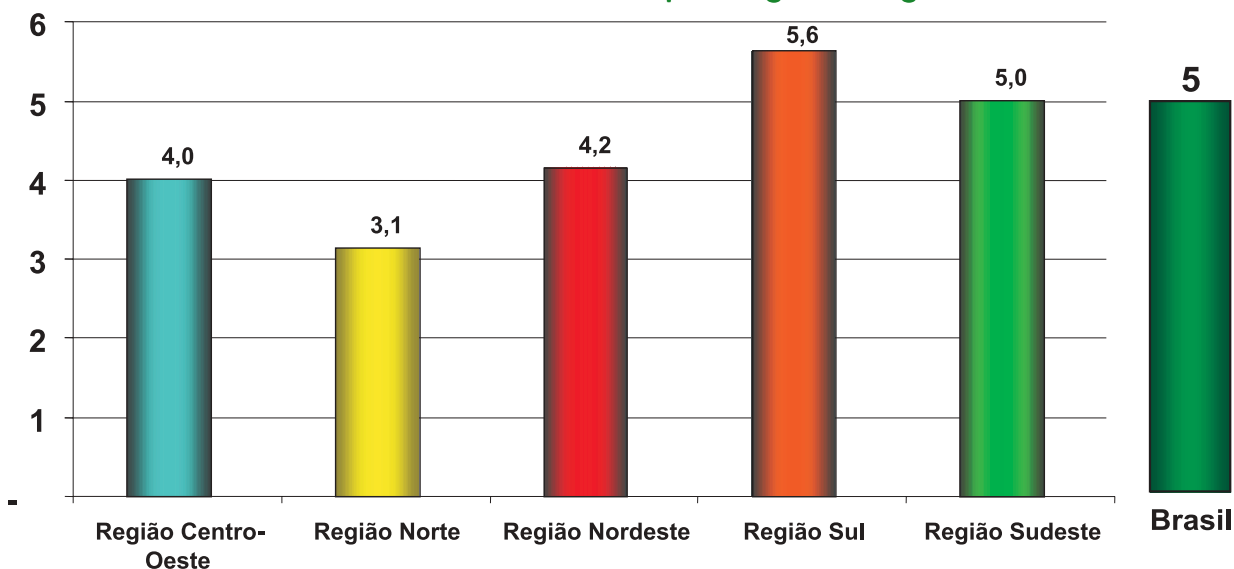
Frota de Comerciais Leves Subdivididas em Subsegmentos



Os subsegmentos estão bem divididos, com a picape pequena sendo o subsegmento mais vendido, seguido pelo Furgão Médio. O SUV (Sport Utility Vehicles) vem destacando-se nos últimos anos.

Usados Comerciais Leves

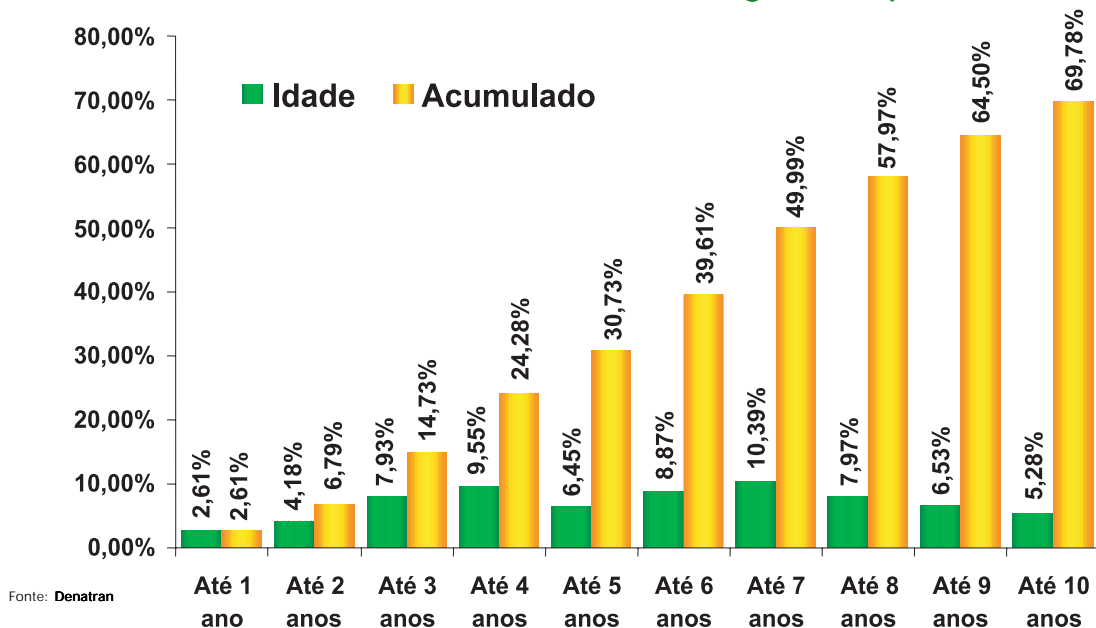
Proporção entre Vendas de Comerciais Leves Usados e Emplacamento de Comerciais Leves Novos / por Região Geográfica



Fonte: Denatran

No caso de comerciais leves, a proporção entre usados e novos é de 5 usados para cada novo. A exemplo dos automóveis, a região sul é a que apresenta a maior proporção relativa de usados.

Percentual do Volume de Usados Negociados por Idade

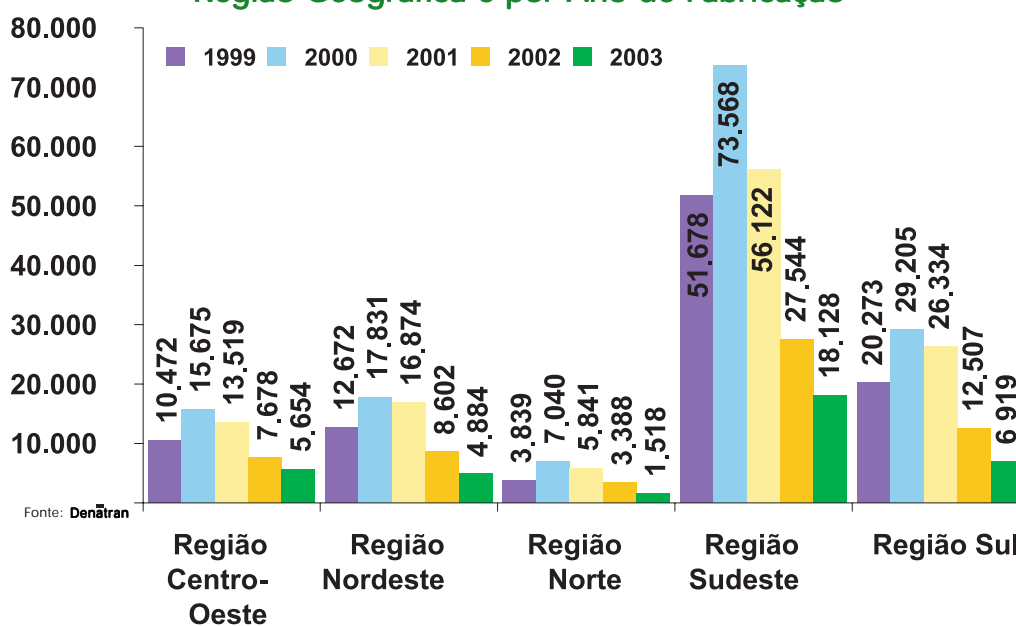


Fonte: Denatran

Os maiores volumes de venda de comerciais leves estão entre veículos de 4 a 7 anos de uso.

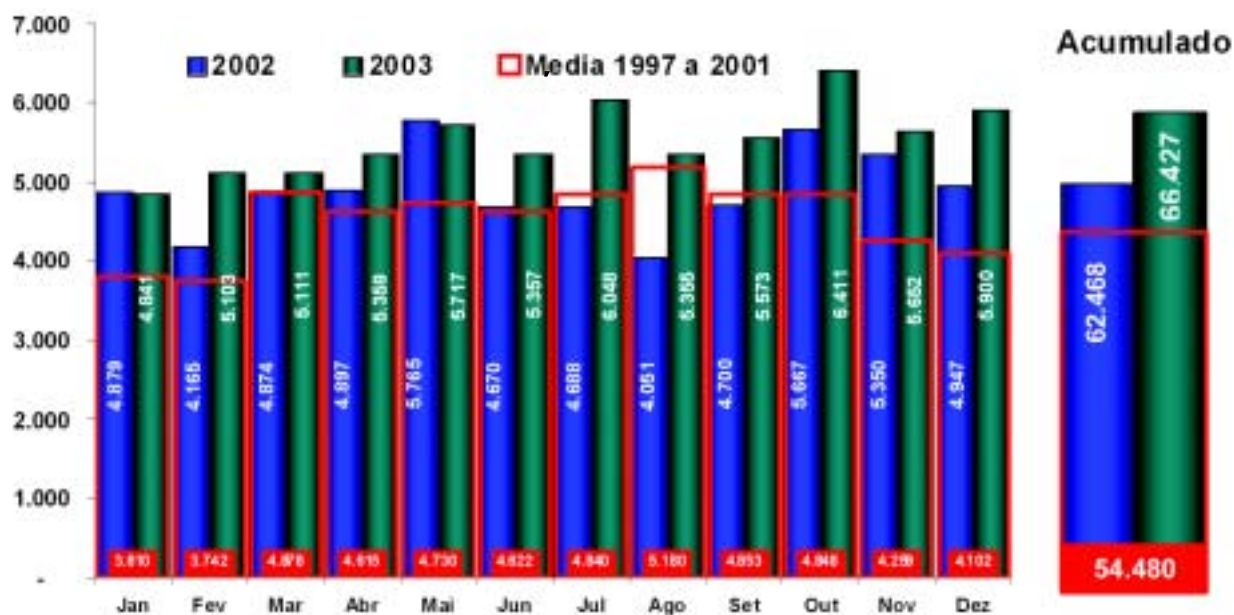
Usados Comerciais Leves

Volume de negociação de Comerciais Leves usados por
Região Geográfica e por Ano de Fabricação



Quando considerado veículos com até 5 anos de idade, nota-se maior concentração de negociação nos veículos com 3 anos de uso.

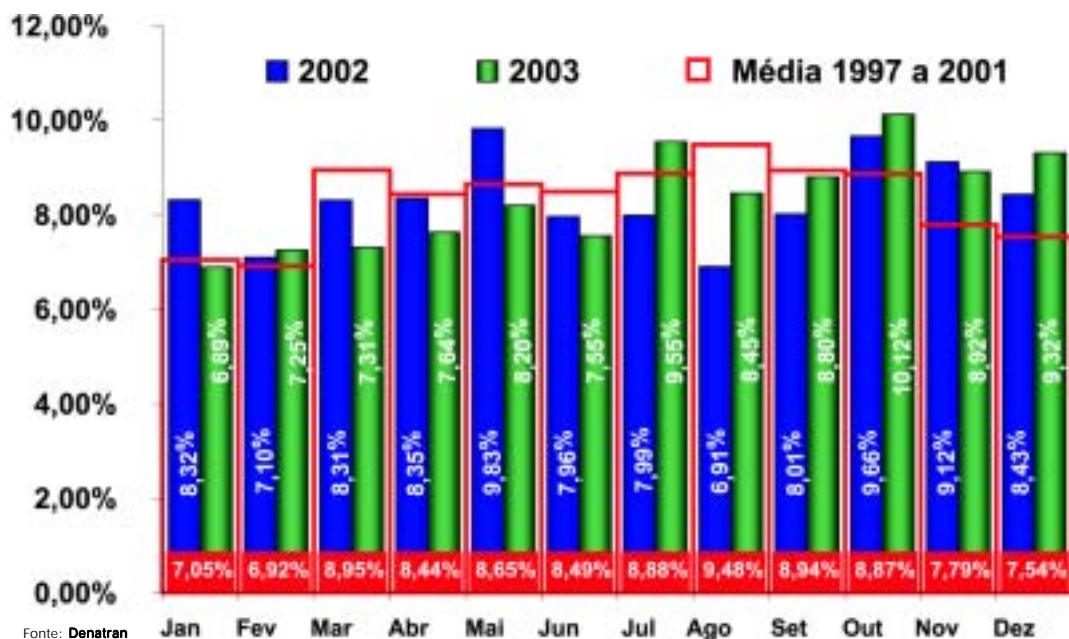
Caminhões Evolução dos Emplacamentos Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



Fonte: Denatran

O segmento de caminhões teve, no ano de 2003, um desempenho superior à média dos anos anteriores, com o crescimento de 6,34%. Esta melhoria reflete o resultado do setor agrícola.

Representação Mensal dos Emplacamentos dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001

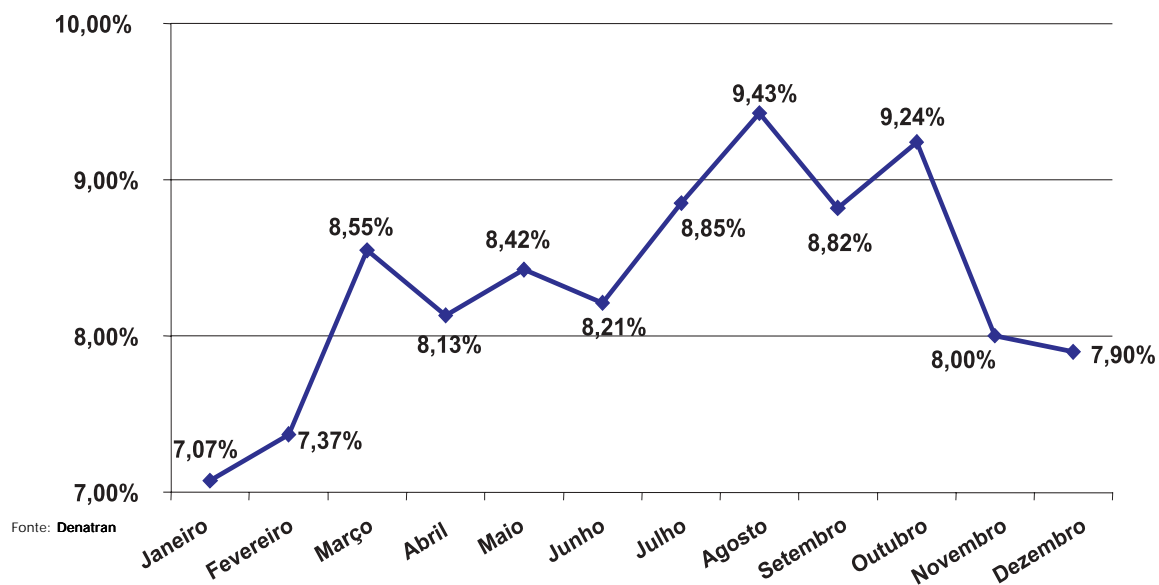


Fonte: Denatran

Neste segmento, os primeiros meses do ano apresentaram, desempenho fraco, sugerindo a existência de uma sazonalidade.

Caminhões

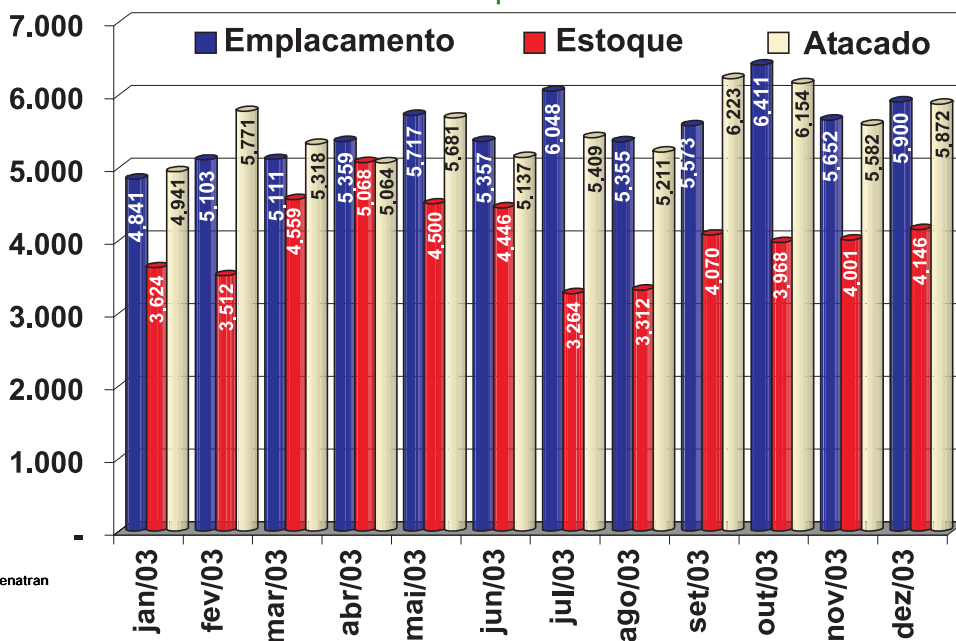
Média Mensal dos Emplacamentos - 1983 a 2003



Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

O gráfico aponta uma sazonalidade no segmento de comerciais leves. Os primeiros meses são fracos. A partir de março tem início uma reação, atingindo seu ponto máximo entre agosto e outubro.

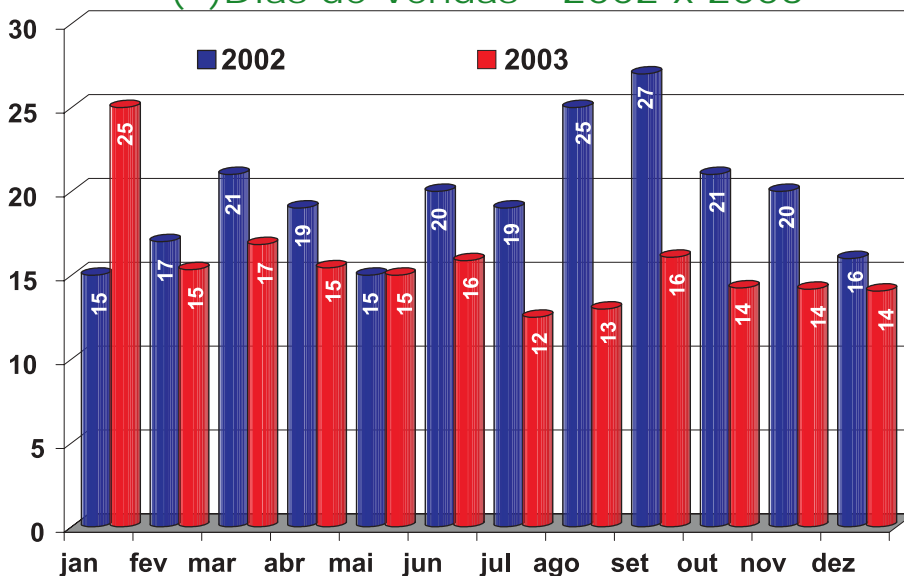
Caminhões Estoque 2003



Fonte: Denatran

O aumento dos emplacamentos de caminhões no segundo semestre de 2003, não foi suficiente para produzir uma redução expressiva no nível de estoques, em virtude da manutenção do nível de vendas no atacado no mesmo período.

(*) Dias de Vendas - 2002 x 2003

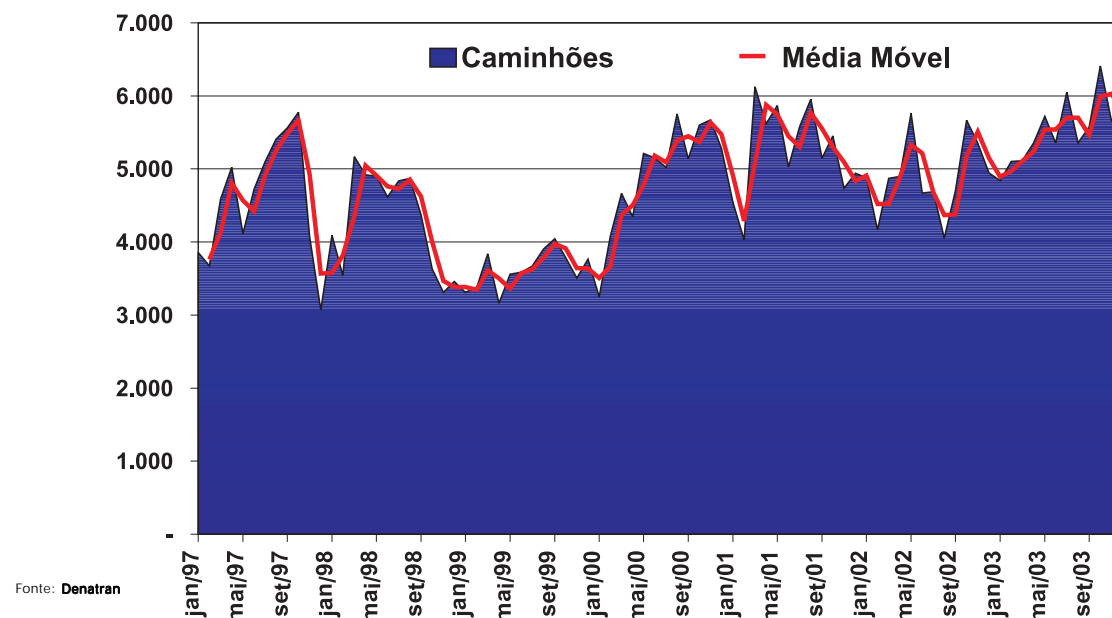


Fonte: Denatran

O número de dias de venda foi praticamente estável ao longo do ano de 2003. Comparado a 2002 no entanto, o comportamento é favorável. Chama atenção, a menor variação ao longo de 2003 quando comparado a 2002.

(*) Dias de Vendas - Explicação pág. 15

Caminhões Série Histórica dos Emplacamentos Mês a Mês – 1997 a 2003



No caso deste segmento, o pico de 1997 foi superado em 2001 e novamente em 2003 refletindo a excelente performance da agricultura nos últimos anos.

Participação dos Emplacamentos por Marca no período de 2000 a 2003

Montadoras	2000	2001	2002	2003
AGRALE	0,51%	0,65%	0,96%	0,99%
FORD	16,64%	15,89%	17,97%	16,98%
GM	5,44%	5,73%	1,61%	0,04%
IVECO	1,73%	0,99%	1,90%	3,79%
KIA	1,09%	0,15%	0,10%	0,00%
M. BENZ	36,80%	32,67%	33,94%	32,53%
NAVISTA	0,94%	1,08%	0,77%	0,03%
SCANIA	8,30%	9,02%	5,84%	6,33%
VOLVO	6,75%	6,61%	7,15%	7,15%
VW	21,80%	27,20%	29,75%	31,57%
OUTROS	0,00%	0,01%	0,00%	0,59%

Fonte: Denatran

Este gráfico representa as evoluções da participação da marcas citadas nos últimos anos. Obs. Em agosto de 2003 a classificação dos modelos sofreu uma reunificação, para acompanhar a utilizada pela ANFAVEA. Para efeito comparativo com os anos anteriores esta reunificação foi desprezada no quadro acima, já que tal procedimento distorceria as evoluções. Portanto, os valores acima descritos do ano de 2003, não correspondem aos publicados pela FENABRAVE em seus informativos. O modelo que foi reclassificado é o seguinte:
Comerciais Leves para Caminhões: Ford – F350

Frota Circulante – Caminhões Caminhões nacionais X importados

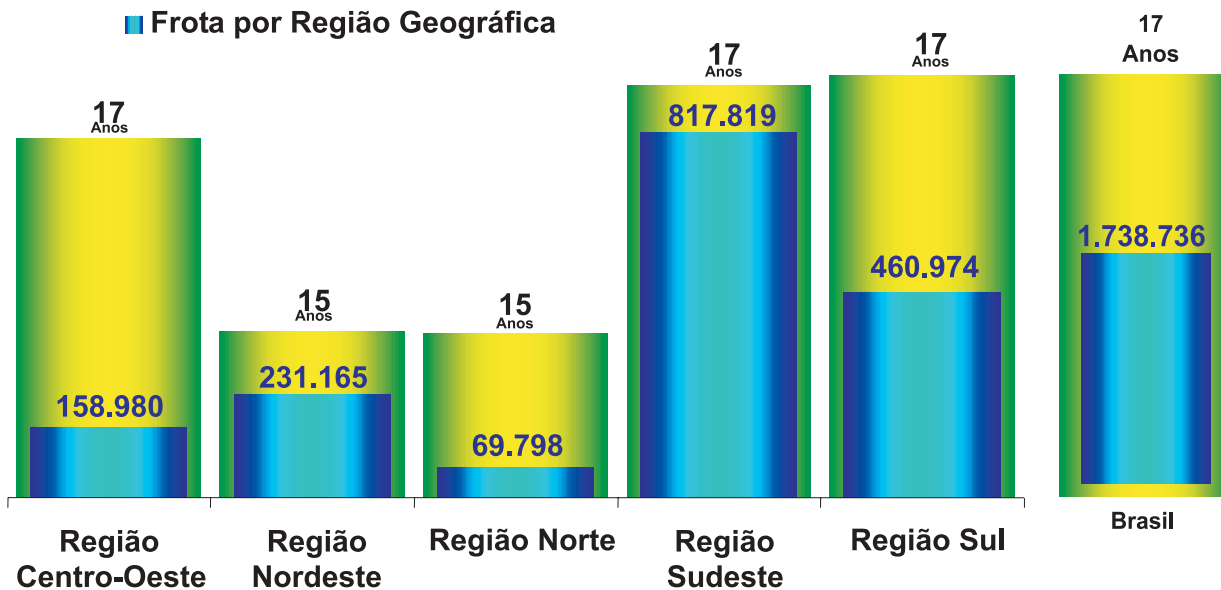


Fonte: Denatran

O segmento de caminhões é composto predominantemente por caminhões nacionais, e só 4% de importados, dada a presença de fabricantes no país.

Frota Circulante - Caminhões

■ Idade Média da Frota por Região Geográfica
■ Frota por Região Geográfica

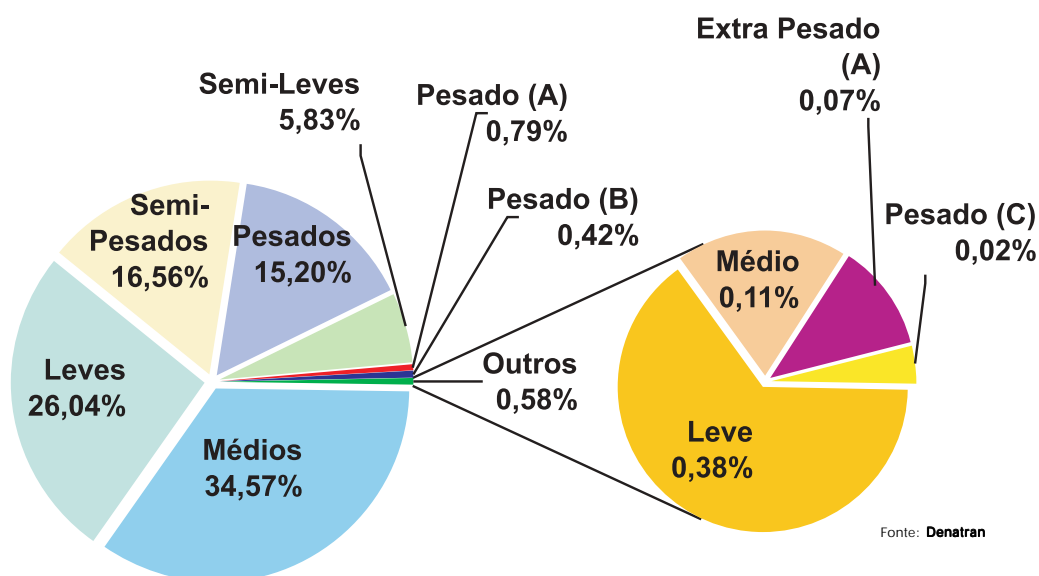


Fonte: Denatran

A idade média dos caminhões é de 17 anos, e estão distribuídos principalmente nas regiões sul e sudeste.

Frota Circulante – Caminhões

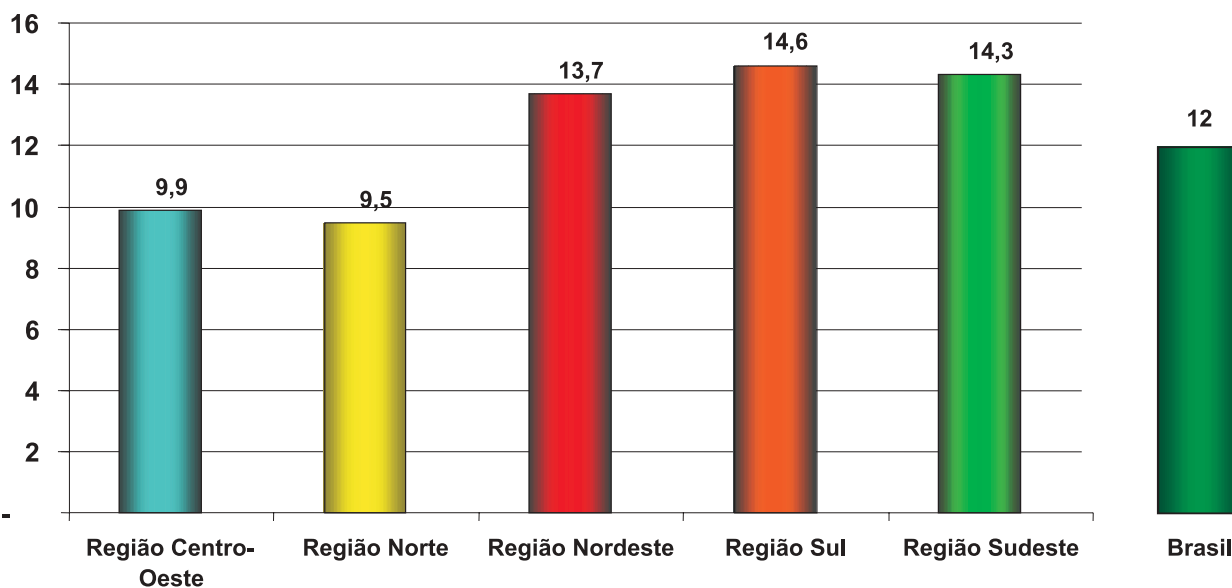
Frota de Caminhões Subdivididas em Subsegmentos



No segmento de caminhões, o maior subsegmento é o de caminhões médios, seguido de leves, semi-pesados e pesados.

Usados Caminhões

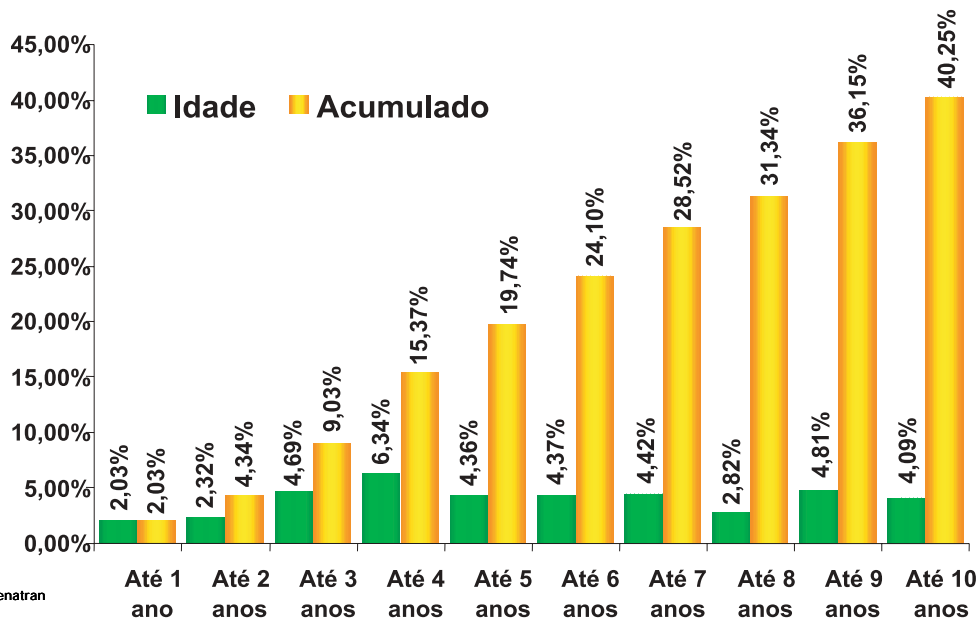
Proporção entre Vendas de Caminhões Usados e Emplacamentos de Caminhões Novos / por Região Geográfica



A proporção de caminhões negociados, na média, é de 12 usados para cada novo. A região sul é a que apresenta maior proporção de usados negociados sobre novos.

Usados Caminhões

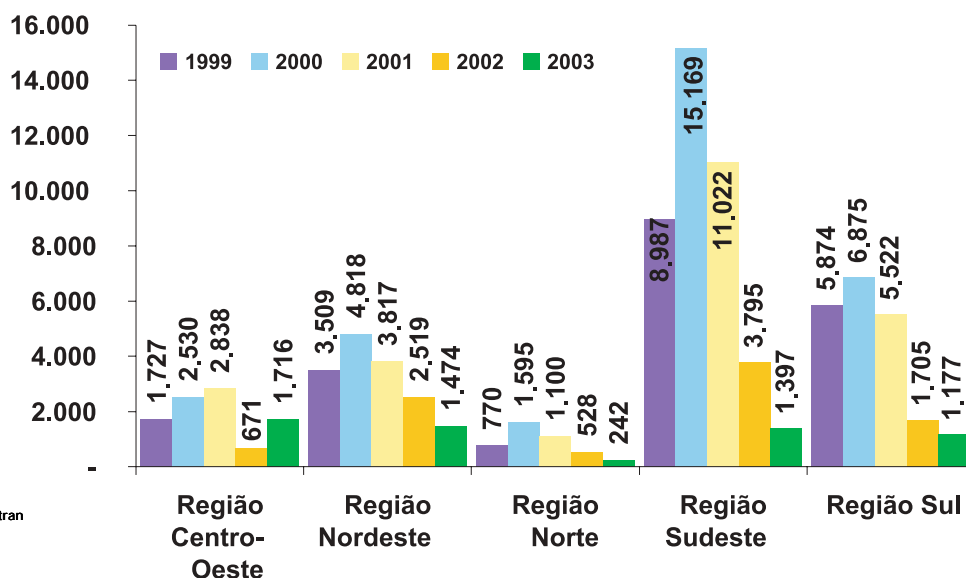
Percentual do Volume de Usados Negociados por Idade



Fonte: Denatran

Notamos que, os modelos com mais de 10 anos de uso correspondem a 59,75% do volume total negociado.

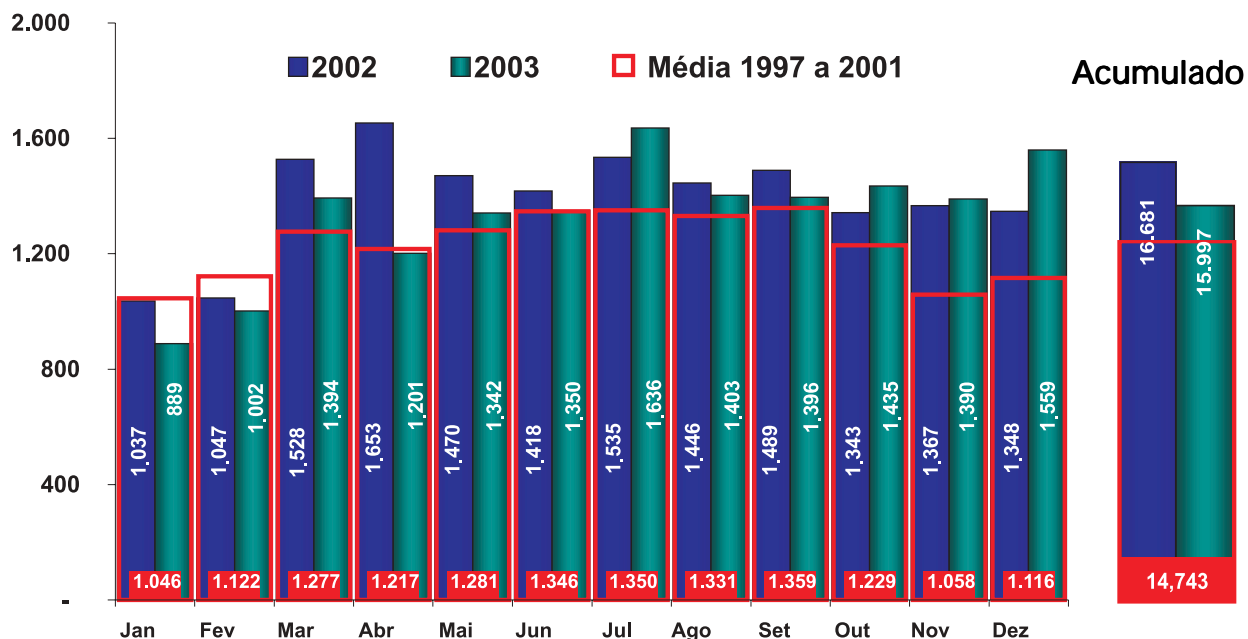
Volume de negociação de Caminhões usados por Região Geográfica e por Ano de Fabricação



Fonte: Denatran

Quando considerado veículos com até 5 anos de idade, nota-se maior concentração de negociação nos veículos com 3 anos de uso.

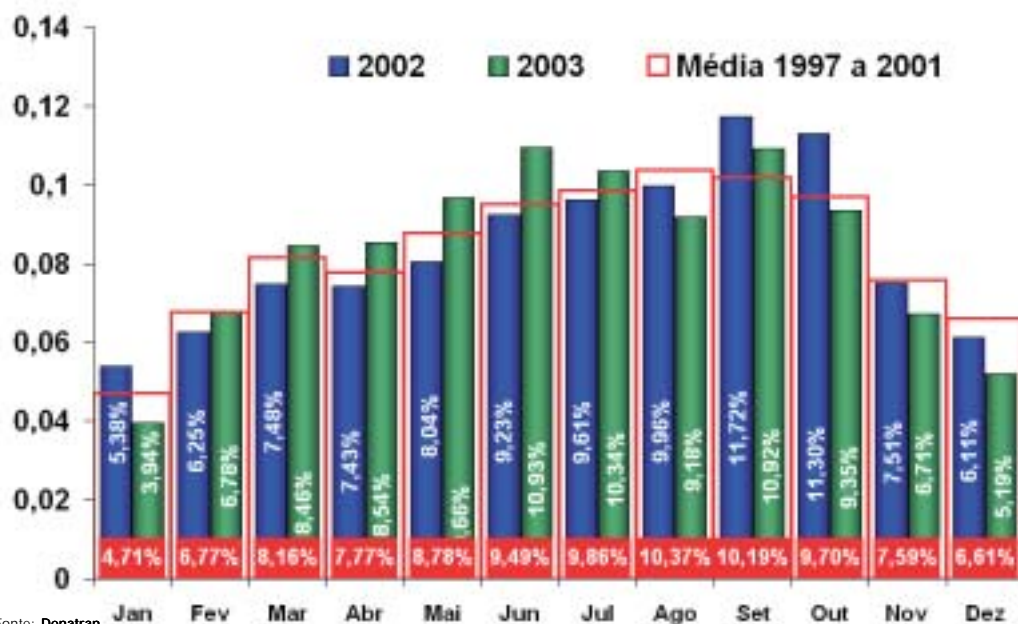
Ônibus Evolução dos Emplacamentos Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



Fonte: Denatran

Em 2003, o segmento de ônibus sofreu retração de 4,11%, em relação a 2002.

Representação Mensal dos Emplacamentos dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001

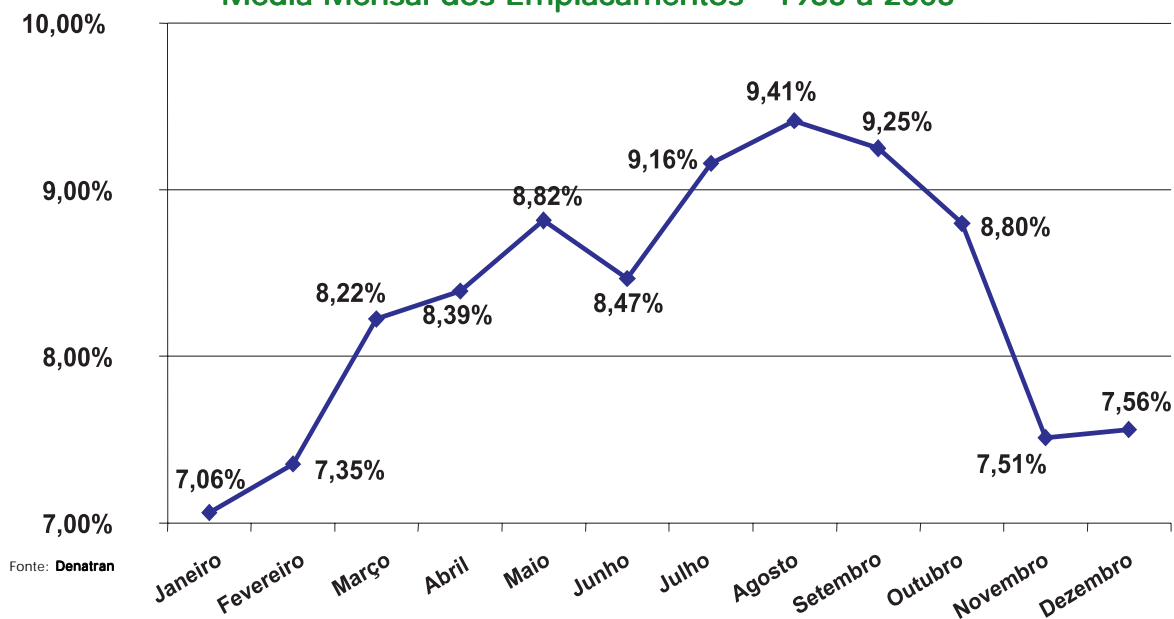


Fonte: Denatran

No segmento de ônibus os emplacamentos são mais fracos nos primeiros meses do ano melhorando a partir de março, gradualmente, até setembro e voltando a desaquecer a partir daí.

Ônibus

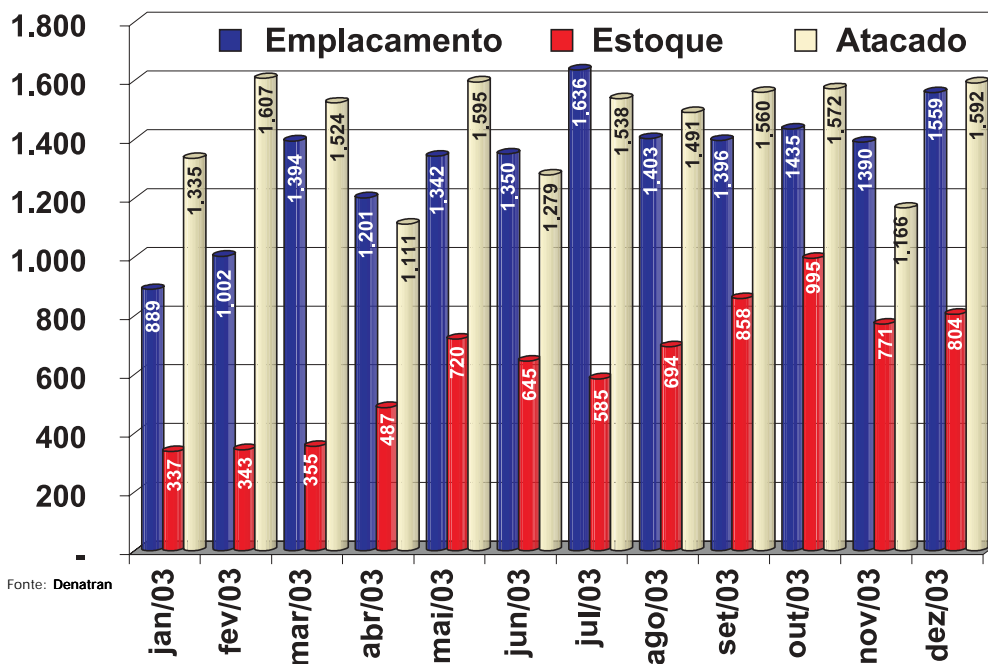
Média Mensal dos Emplacamentos - 1983 a 2003



Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

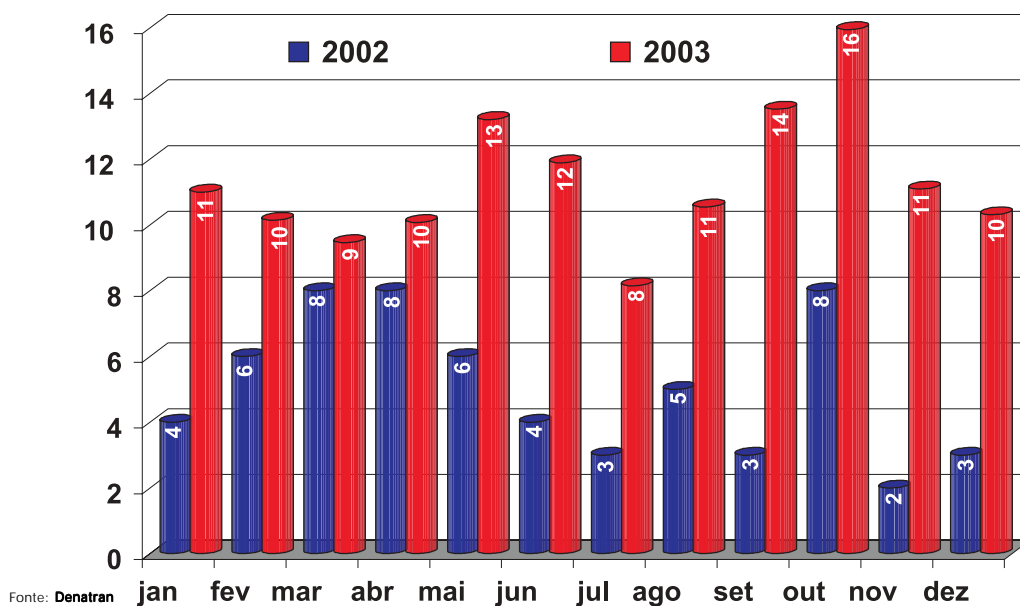
Visto de outra forma, podemos notar uma sazonalidade no segmento de ônibus, a partir de março quando os emplacamentos começam a aumentar, atingindo um ponto máximo em agosto.

Ônibus Estoque 2003



Nota-se uma evolução simultânea entre emplacamentos e atacado, verificando em alguns meses do ano um atacado superior aos emplacamentos, causando uma elevação nos níveis de estoque da rede.

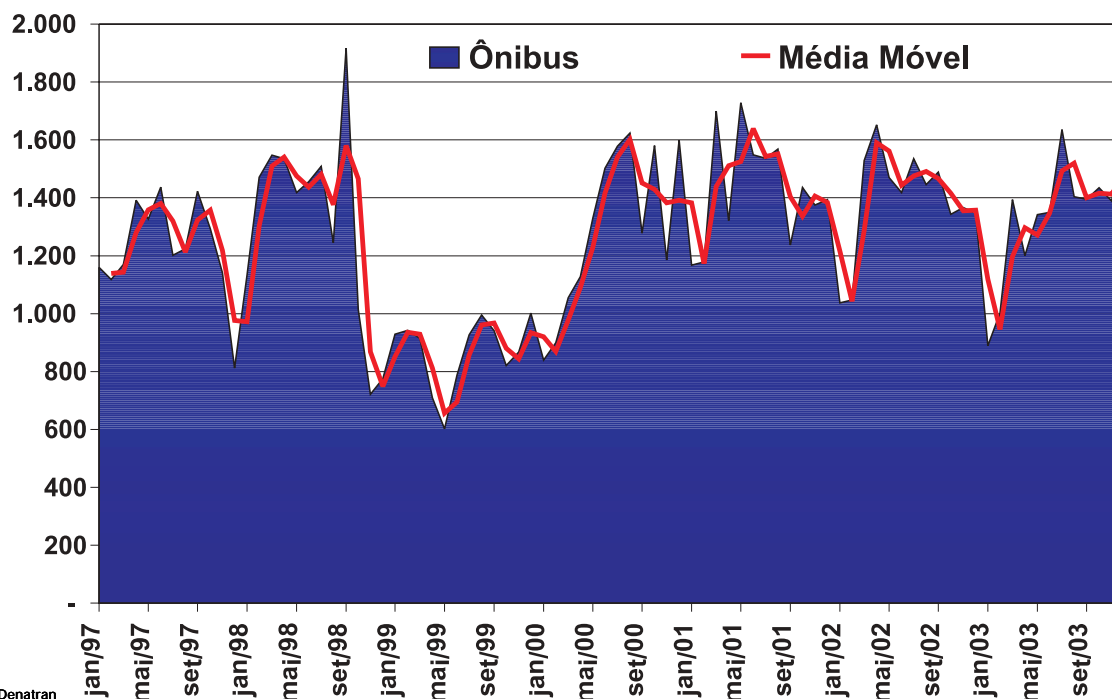
(*) Dias de Vendas – 2002 x 2003



Na comparação, durante o ano de 2003 os dias de vendas necessários para vender o estoque aumentaram consideravelmente, chegando em alguns casos, a mais que o dobro que o mesmo mês em 2002.

(*) Dias de Vendas – Explicação pág. 15

Ônibus Série Histórica dos Emplacamentos Mês a Mês – 1997 a 2003



Este segmento apresenta menor crescimento, dado ao desempenho macroeconômico único. O ciclo político é determinante.

Participação dos Emplacamentos por Marca no período de 2000 a 2003

Montadoras	2000	2001	2002	2003
AGRALE	3,10%	3,62%	4,15%	4,73%
MARCOPOLO	13,31%	10,68%	18,80%	24,55%
M. BENZ	48,31%	49,60%	34,14%	32,43%
SCANIA	6,55%	5,56%	4,63%	2,70%
VOLVO	4,06%	2,98%	1,35%	2,82%
VW	17,96%	21,29%	31,34%	26,58%
IVECO	6,65%	6,26%	5,59%	6,19%

Fonte: Denatran

Nesta tabela, podemos comparar a participação das marcas, ano a ano.

Frota Circulante – Ônibus Ônibus nacionais X importados



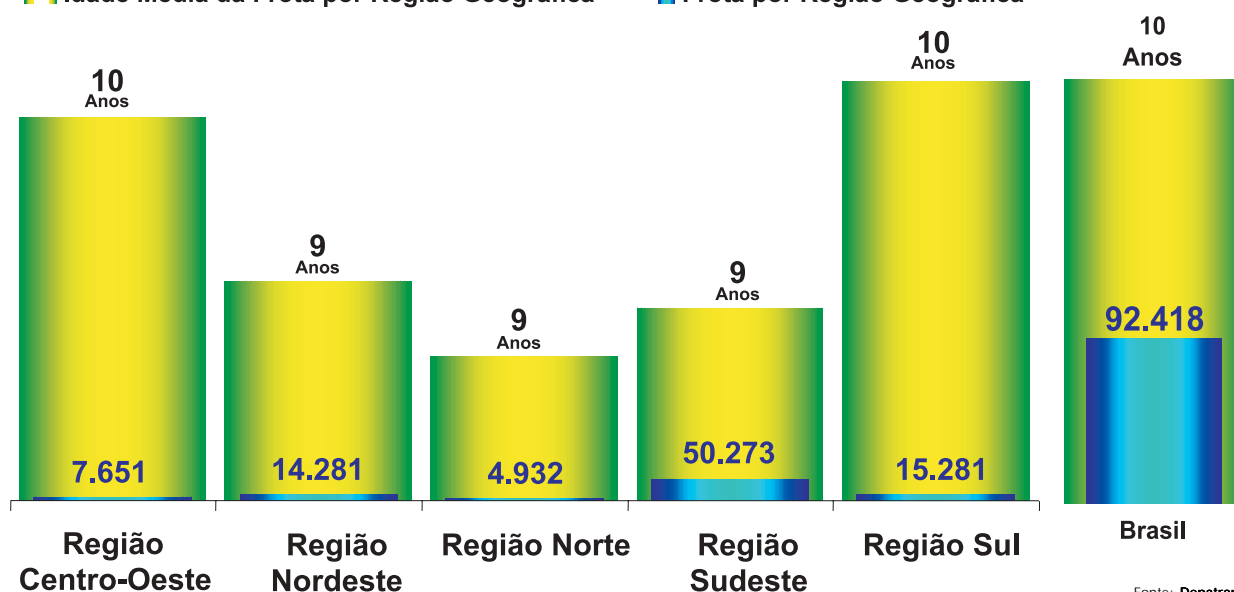
Fonte: Denatran

Dentre os segmentos da distribuição é aquele que apresenta maior participação de importados, 10% do total da frota.

Frota Circulante - Ônibus

Idade Média da Frota por Região Geográfica

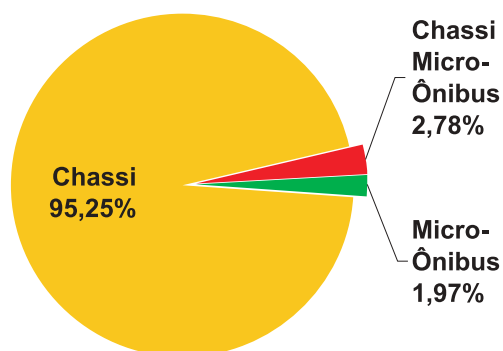
Frota por Região Geográfica



Fonte: Denatran

A idade média dos ônibus no país é de 10 anos. A exemplo dos outros segmentos a maior concentração de ônibus está na região sudeste.

Frota Circulante Frota de Ônibus Subdividida em Subsegmentos

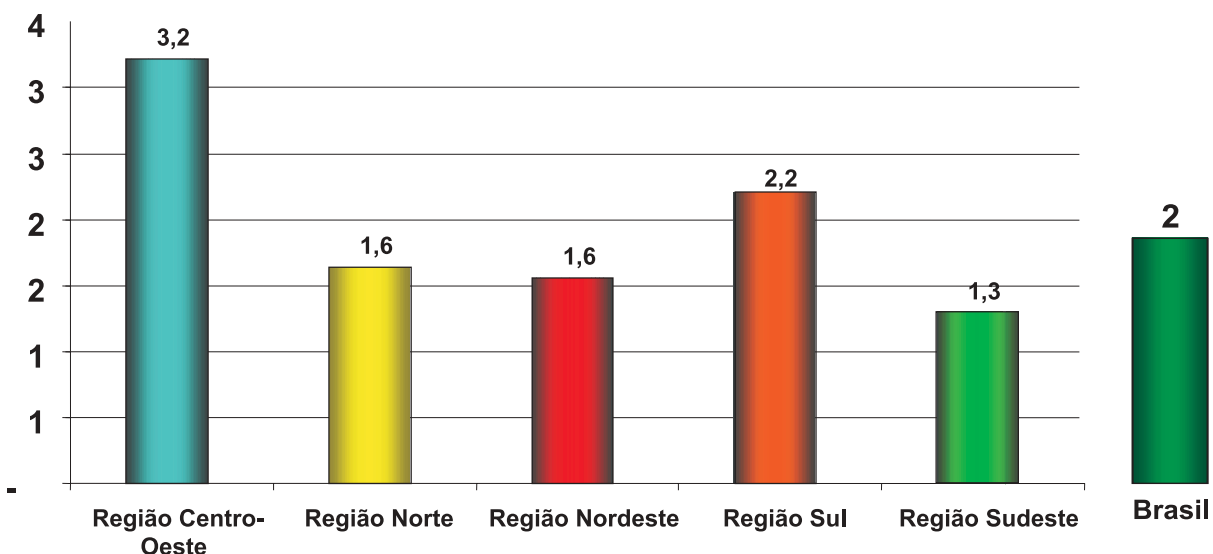


Fonte: Denatran

O chassi do ônibus tamanho normal, representa 95,25% das vendas no subsegmento, seguido pelo chassi de micro-ônibus.

Usados Ônibus

Proporção entre Vendas de Ônibus Usados e Emplacamento de Ônibus Novos / por Região Geográfica

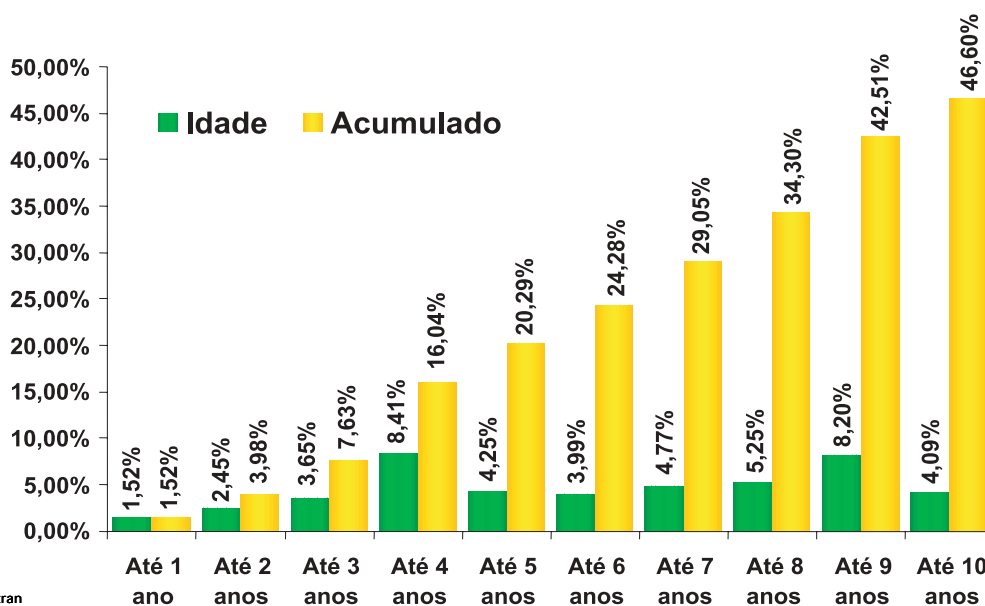


Fonte: Denatran

A proporção de ônibus negociados, na média, é de 2 usados para cada novo.

Usados Ônibus

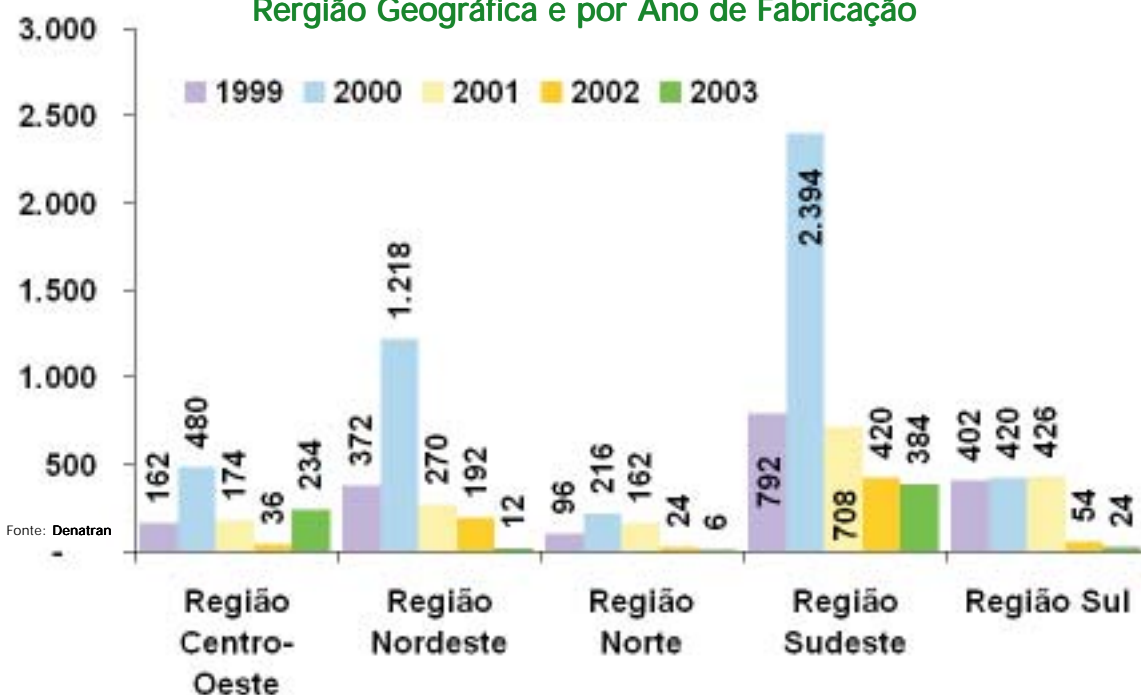
Percentual do Volume de Usados Negociados por Idade



Fonte: Denatran

As vendas de ônibus usados estão concentradas em modelos com mais de 10 anos.

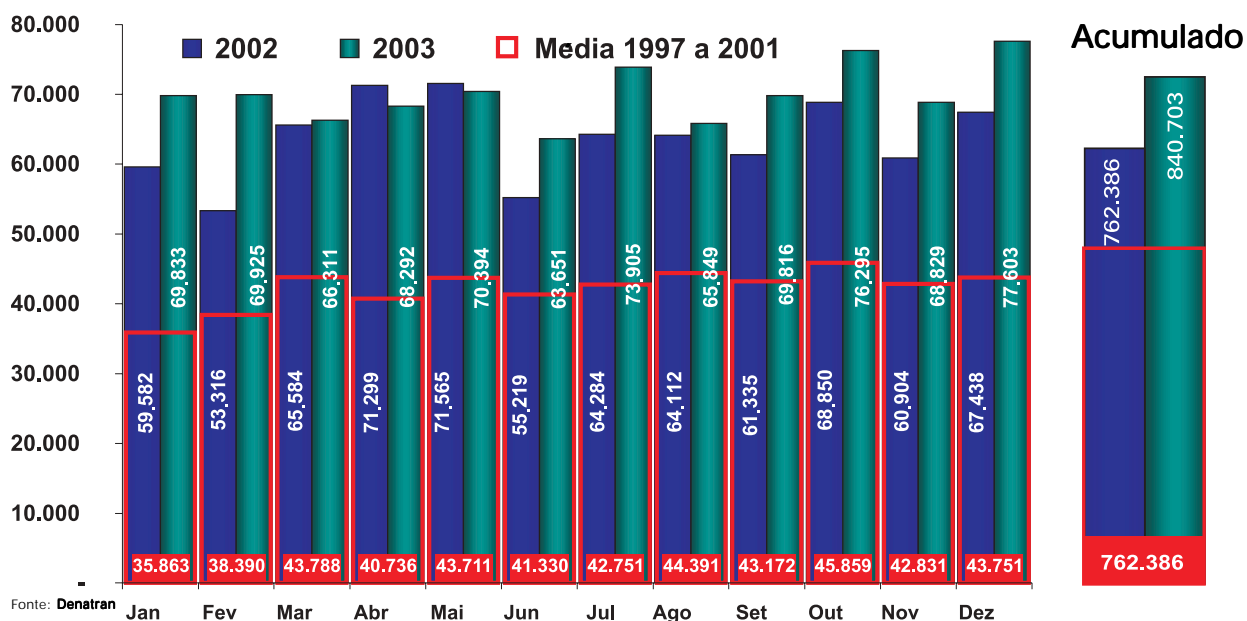
Volume de negociação de Ônibus usados por Região Geográfica e por Ano de Fabricação



Fonte: Denatran

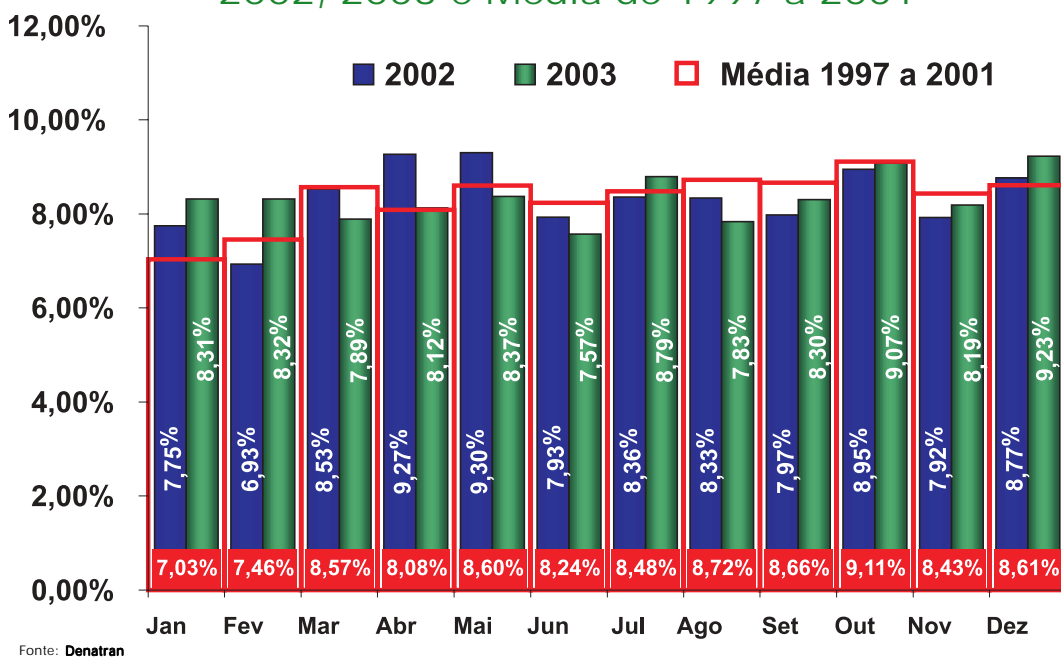
Quando considerado veículos com até 5 anos de idade, nota-se maior concentração de negociação nos veículos com 3 anos de uso.

Motocicletas Evolução dos Emplacamentos Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



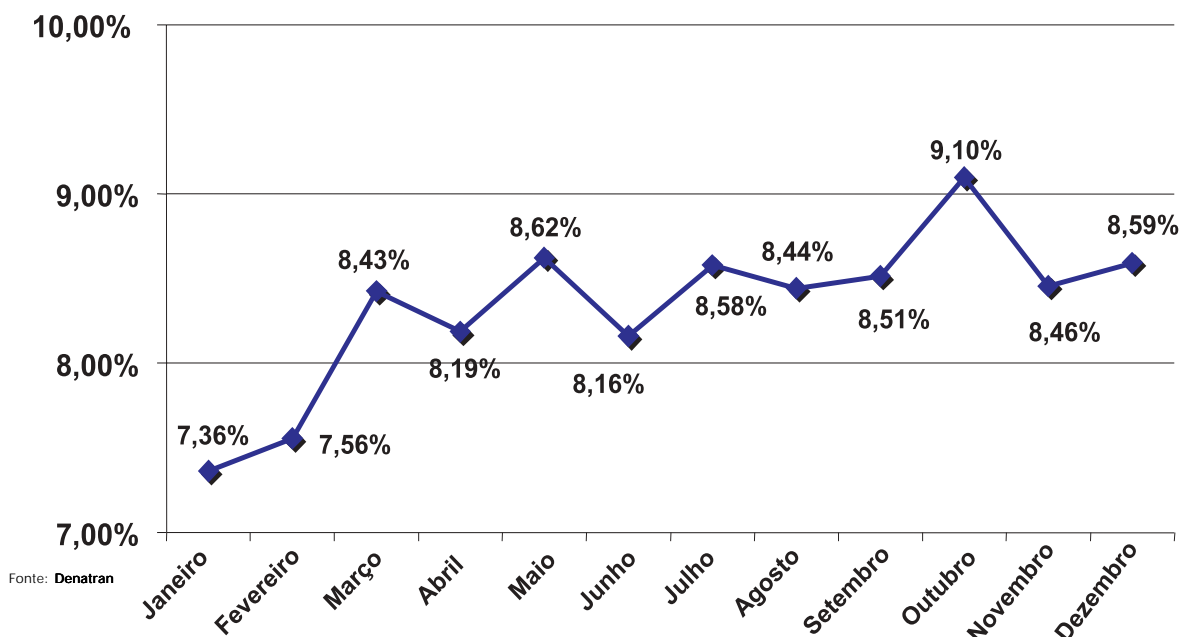
Em 2003, o segmento de motos teve aumento de 10,27%, frente 2002.

Representação Mensal dos Emplacamentos dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001



No segmento de motos os primeiros dois meses do ano não são meses tão bons de emplacamentos.

Motocicletas Média Mensal dos Emplacamentos - 1983 a 2003

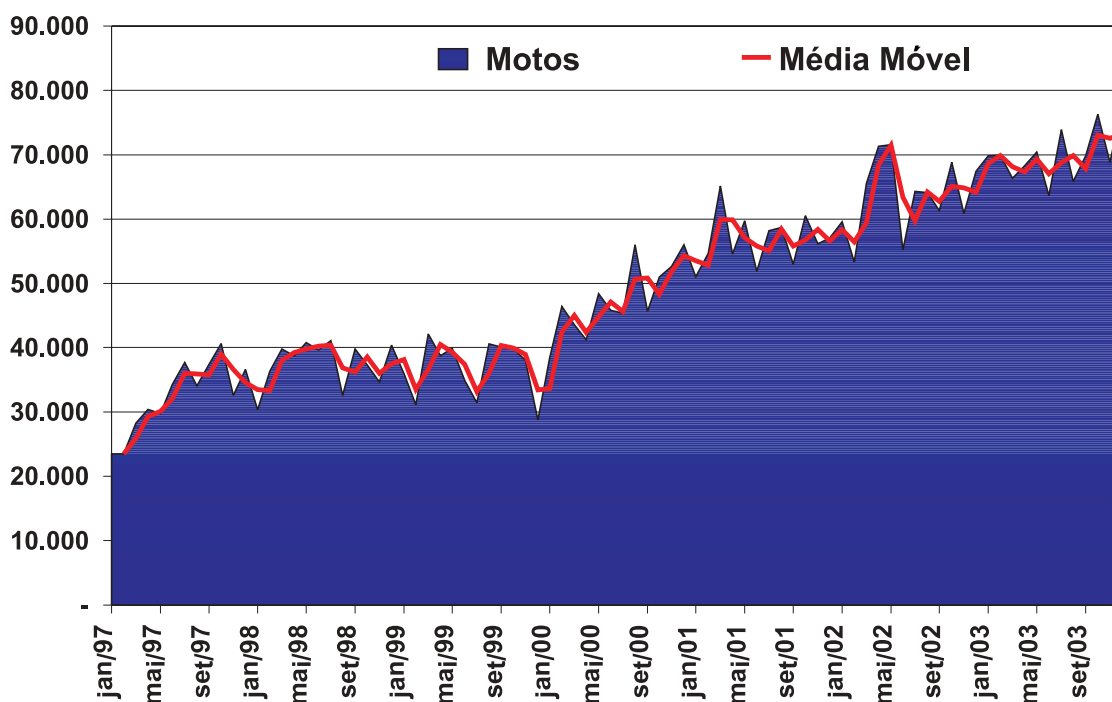


Fonte: Denatran

Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

Quando analisa-se a média de emplacamentos de motocicletas mês a mês, nota-se uma sazonalidade no segmento. A partir de março, começa uma reação nas vendas, atingindo seu ponto máximo em outubro.

Motocicletas Série Histórica dos Emplacamentos Mês a Mês – 1997 a 2003



Fonte: Denatran

A combinação de queda de renda com o crescimento da utilização, por moto boys, faz com que o segmento de motos apresente crescimento contínuo desde 1997.

Participação dos Emplacamentos por Marca no período de 2000 a 2003

MONTADORA	2000	2001	2002	2003
HONDA	89,93%	88,07%	86,95%	85,73%
YAMAHA	8,25%	9,89%	11,31%	12,63%
OUTRAS	1,82%	2,04%	1,73%	1,64%

Fonte: Denatran

Nesta tabela, podemos comparar a participação das marcas principais, ano a ano.

Frota Circulante – Motocicletas

Motocicletas nacionais X importadas



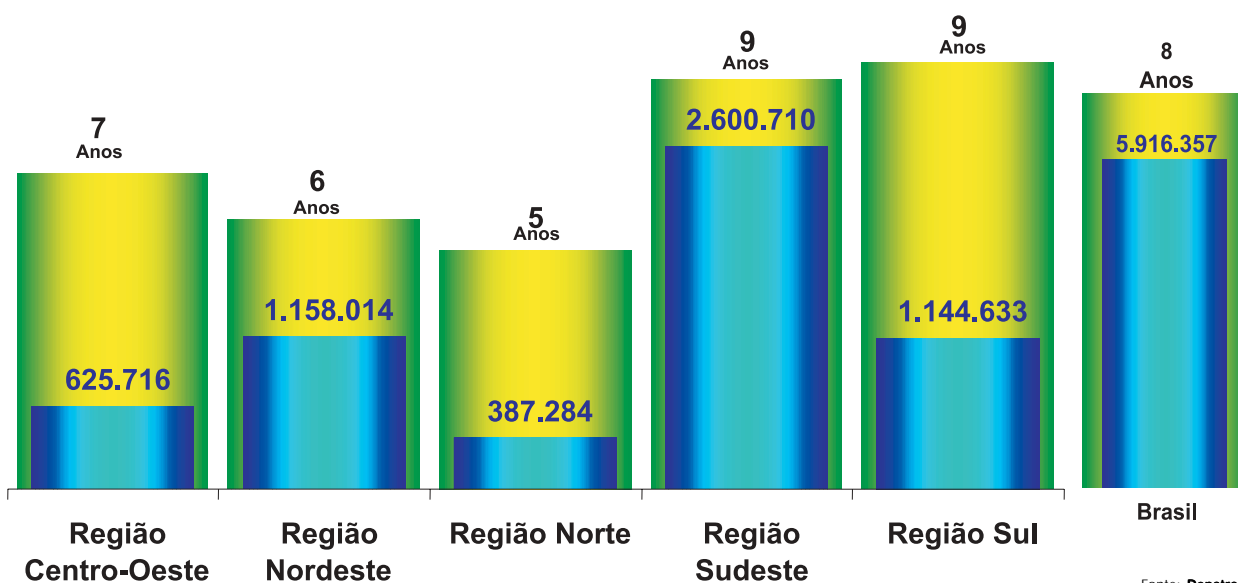
Fonte: Denatran

O mercado de motocicletas é dominado pela Honda e Yamaha no país, enquanto os importados representam apenas 2% da frota.

Frota Circulante - Motocicletas

■ Idade Média da Frota por Região Geográfica

■ Frota por Região Geográfica

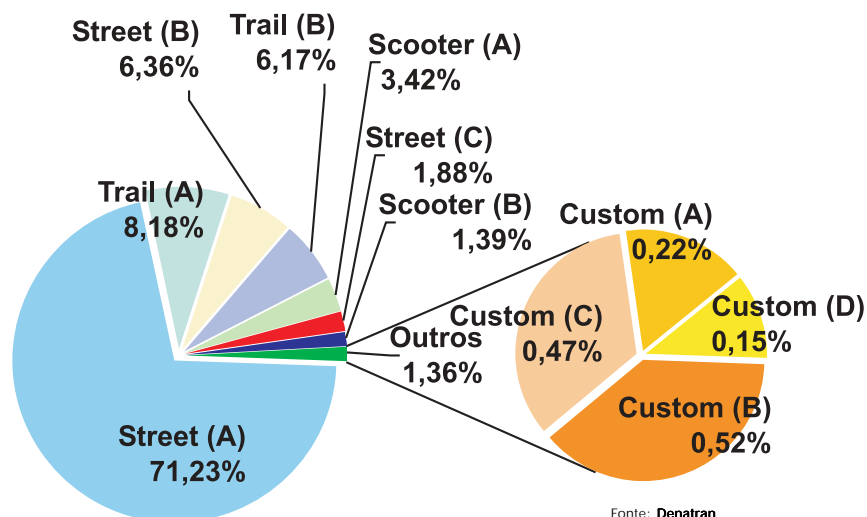


Fonte: Denatran

A idade média de motocicletas é de 8 anos.

Frota Circulante Motocicletas

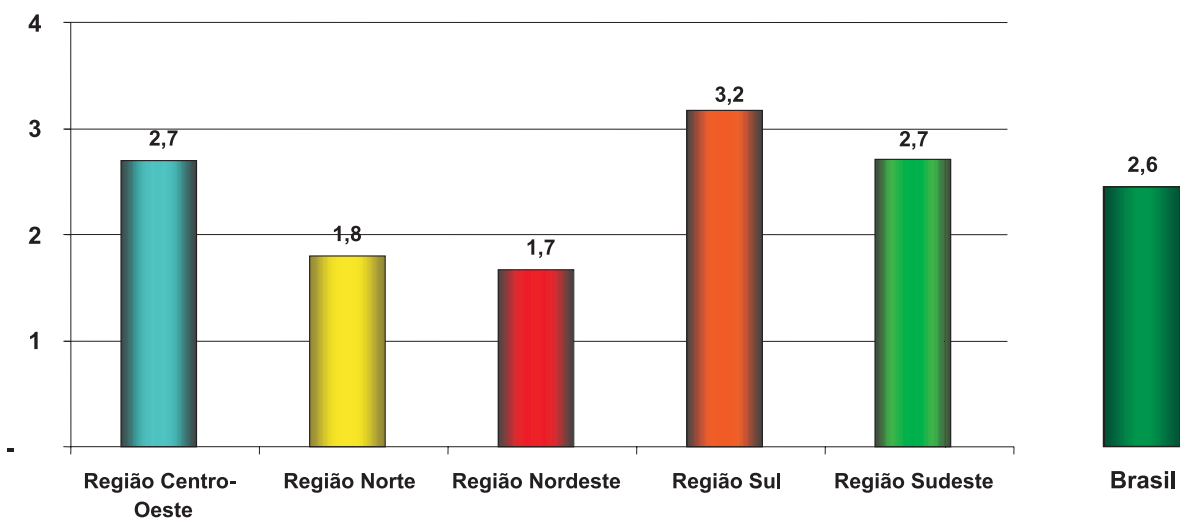
Frota de Motocicletas Subdivididas em Subsegmentos



O subsegmento Street (A) é o mais representativo, com 71,23%.
O Trail terminou em segundo, enquanto o Street(B) ficou em terceiro lugar.

Usados MOTOCICLETAS

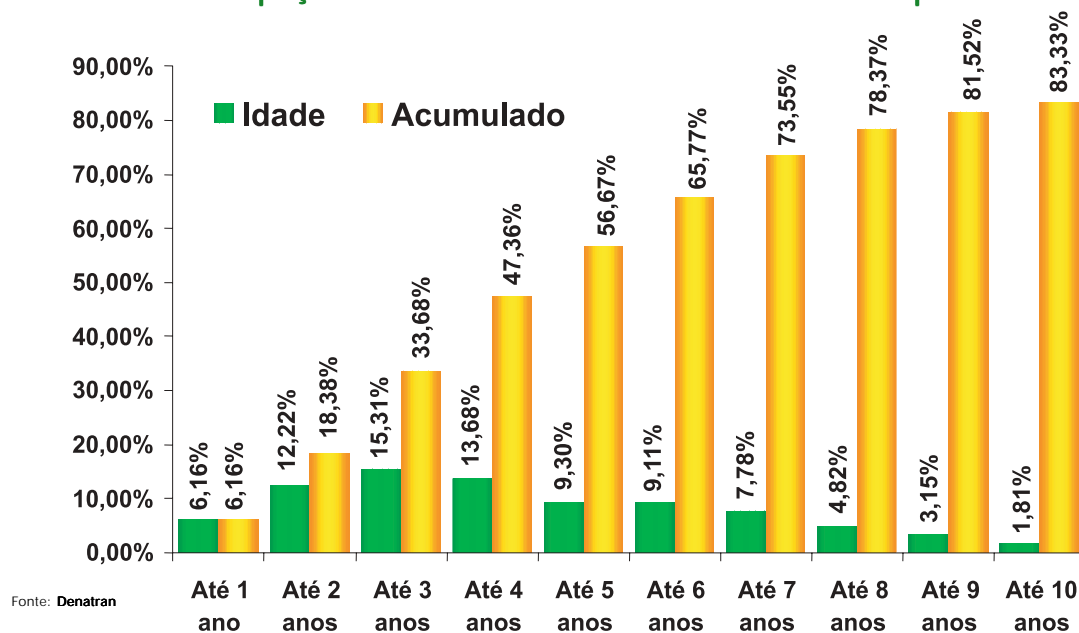
Proporção entre Vendas de Motocicletas Usadas e Emplacamento de Motos Novas / por Região Geográfica



A proporção de motocicletas negociadas, na média, é de 2,6 usadas para cada nova.

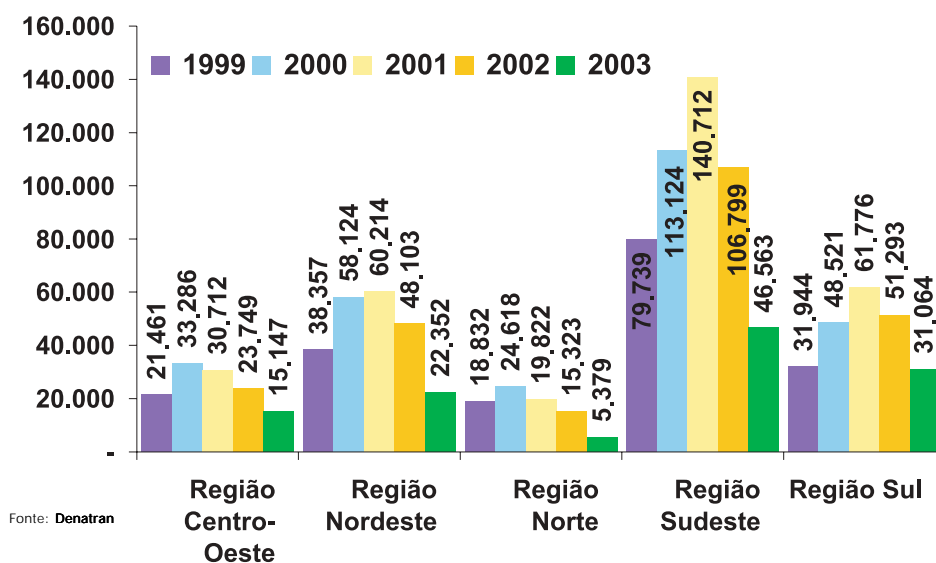
Usados MOTOCICLETAS

Participação de Mercado de Motocicletas Usadas por Idade



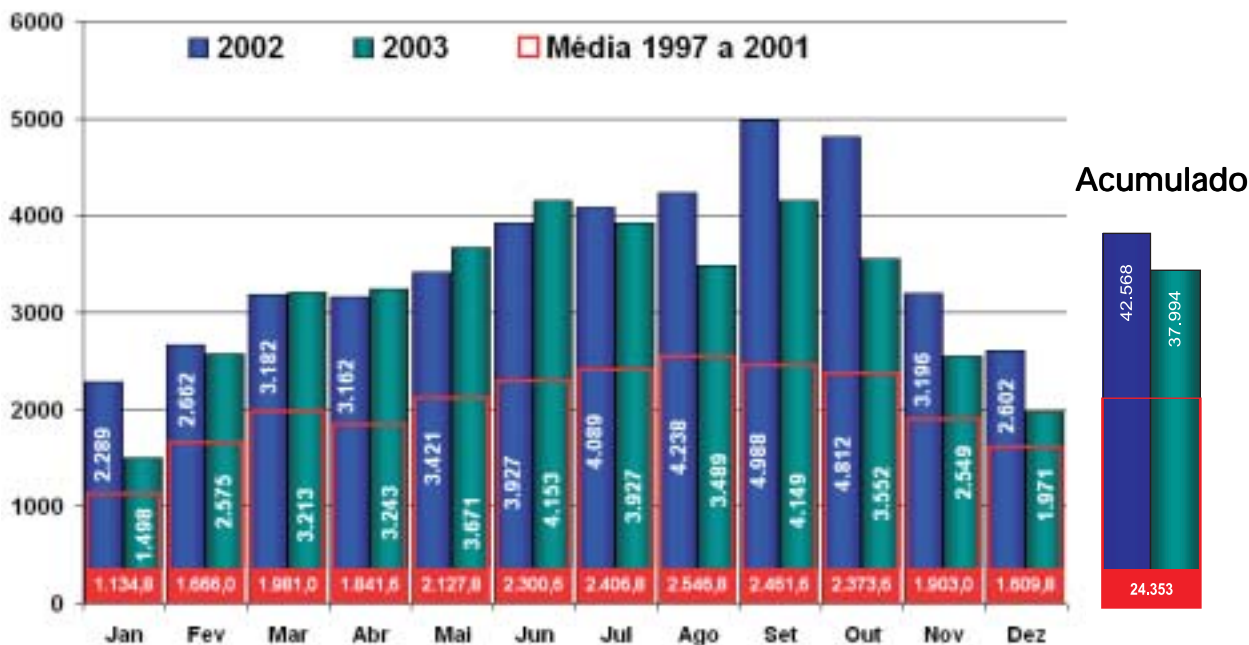
As vendas de motocicletas usadas concentram-se em modelos de 3 anos.

Volume de negociação de Motocicletas usadas por Região Geográfica e por Ano de Fabricação



Quando considerando veículos com até 5 anos de idade, nota-se maior concentração de negociação nos veículos com 2 anos de uso.

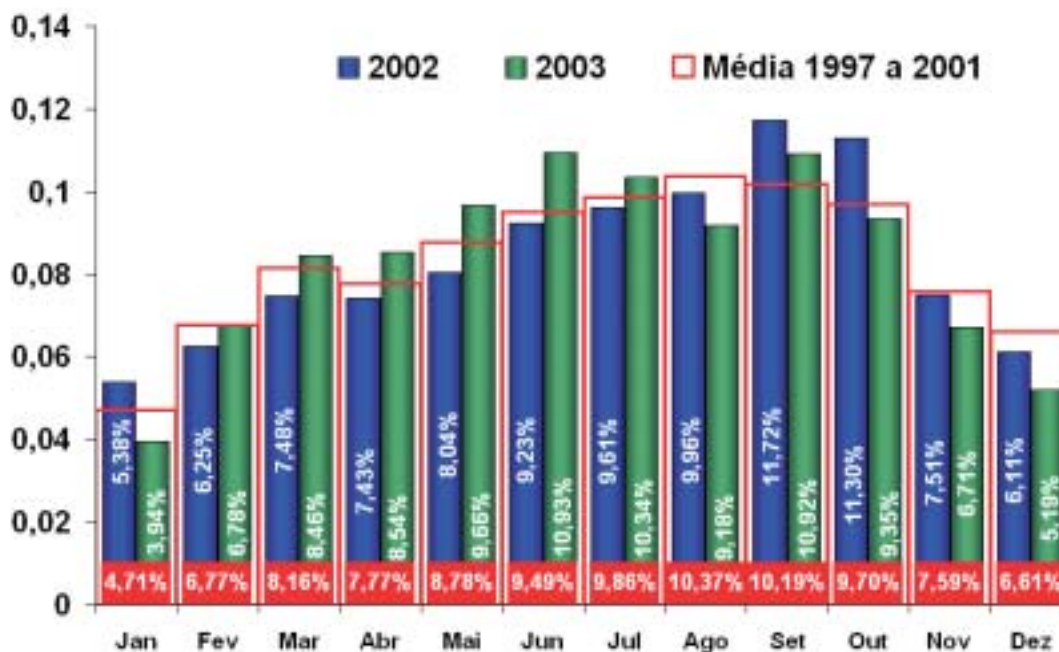
Máquinas Agrícolas Evolução das Vendas Mensais - 2002 e 2003 x Média 1997 a 2001



Fonte: Associação de Marca

Para o segmento de máquinas agrícolas o ano de 2002 foi melhor do que 2003 em vendas. Essa performance está relacionada aos recursos do Moderfrotas.

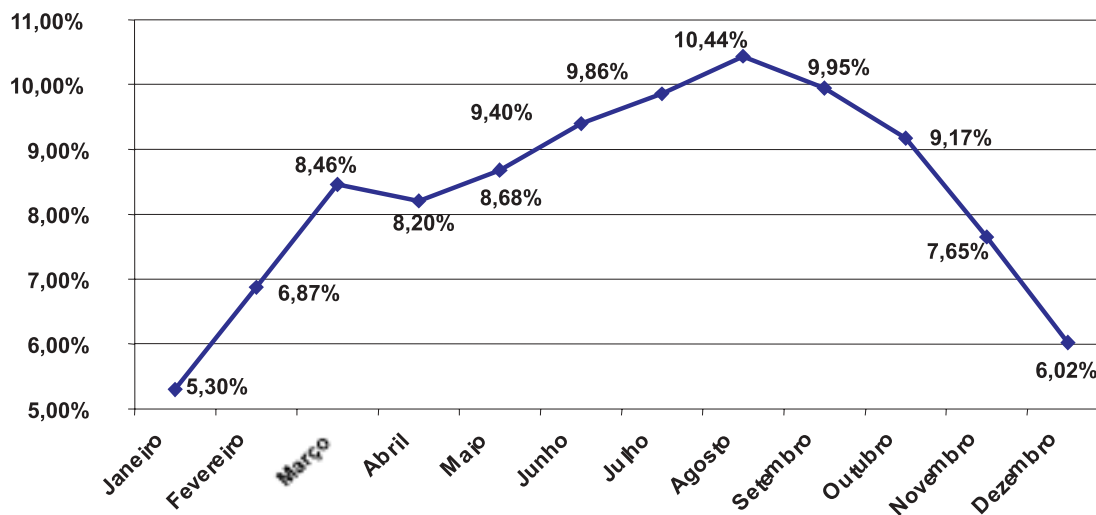
Representação Mensal das vendas dentro dos anos 2002, 2003 e Média de 1997 a 2001



Fonte: Associação de Marca

Na comparação mês a mês, os meses de maio, junho e setembro foram os melhores de 2003.

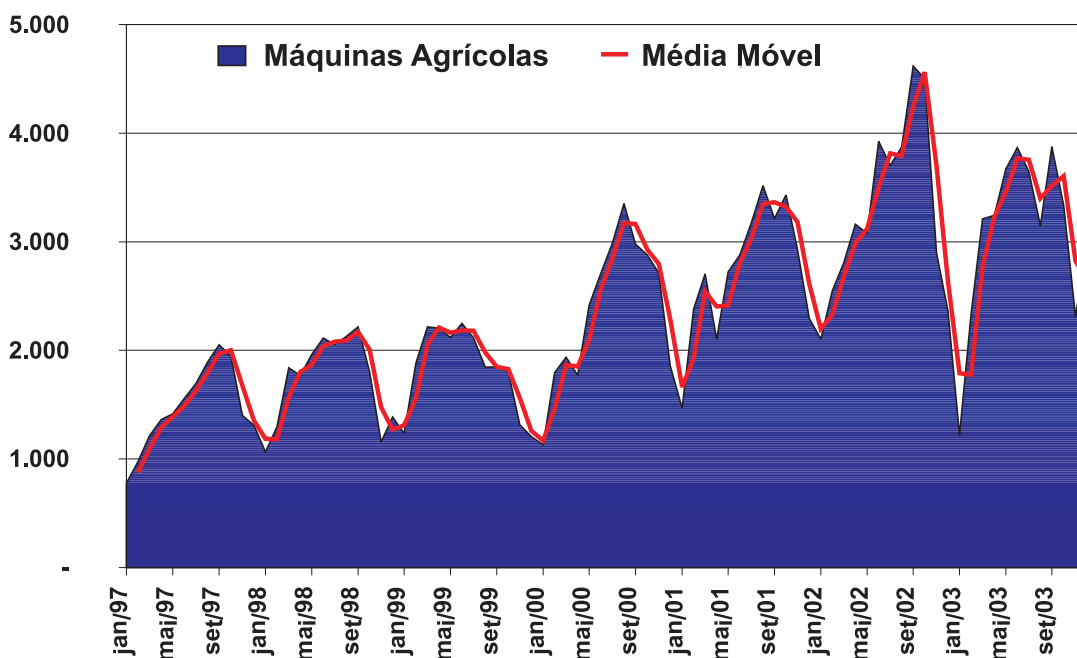
Máquinas Agrícolas Média Mensal das Vendas - 1983 a 2003



Os percentuais são originários da média dos 20 últimos anos (1983 a 2003) mês a mês.

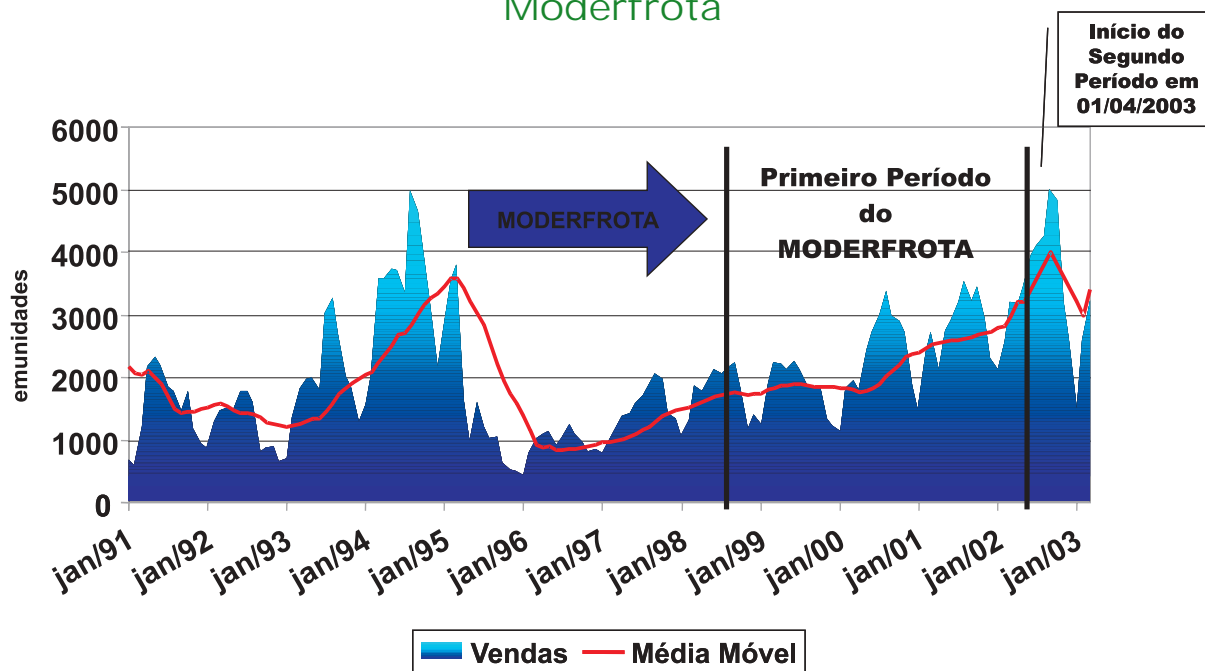
Nesse gráfico podemos notar uma sazonalidade no segmento de tratores e máquinas agrícolas, onde começa a esboçar uma reação no mês de março, atingindo seu ponto máximo em agosto

Máquinas Agrícolas Série Histórica das Vendas Mês a Mês – 1997 a 2003



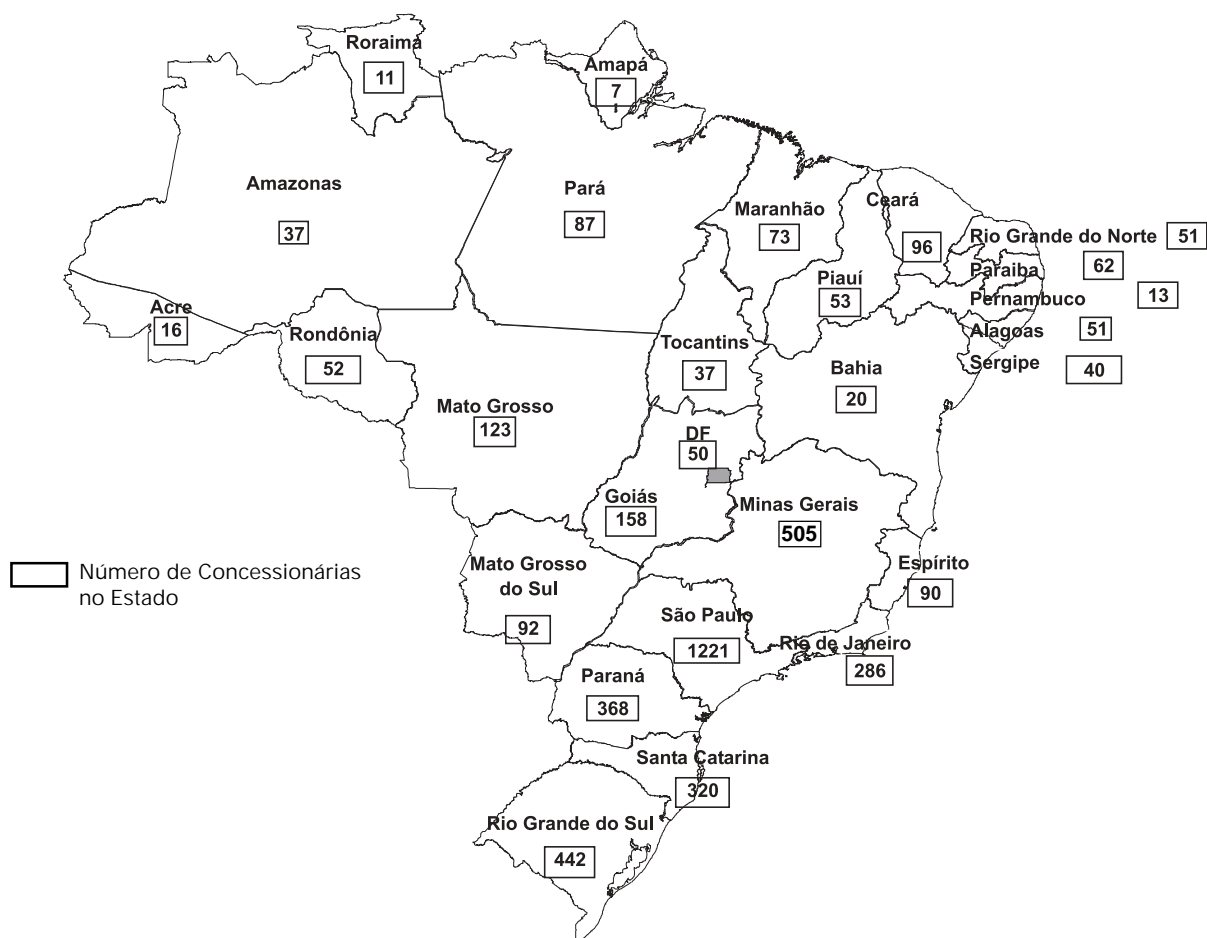
O segmento de máquinas agrícolas atingiu o pico em 2002.

Moderfrota



O Moderfrota ajudou a subir as vendas, principalmente no segundo período.

PERFIL E DISTRIBUIÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS ASSOCIADAS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO



Crescimento do PIB pelo lado da Oferta

Este gráfico apresenta o crescimento do país nos últimos dois anos e a expectativa de crescimento para 2004.

Crescimento do PIB por setores 2002 - 2004

(% - Preços básicos)

Setores	2002	2003	2004
Agropecuária	5,5	5,0	5,2
Indústria*	2,6	-1,0	3,1
Serviços	1,6	-0,1	2,6
PIB Total	2,3	0,0	3,0

Fonte: IBGE

Projeções: MB Associados (05/12/03)

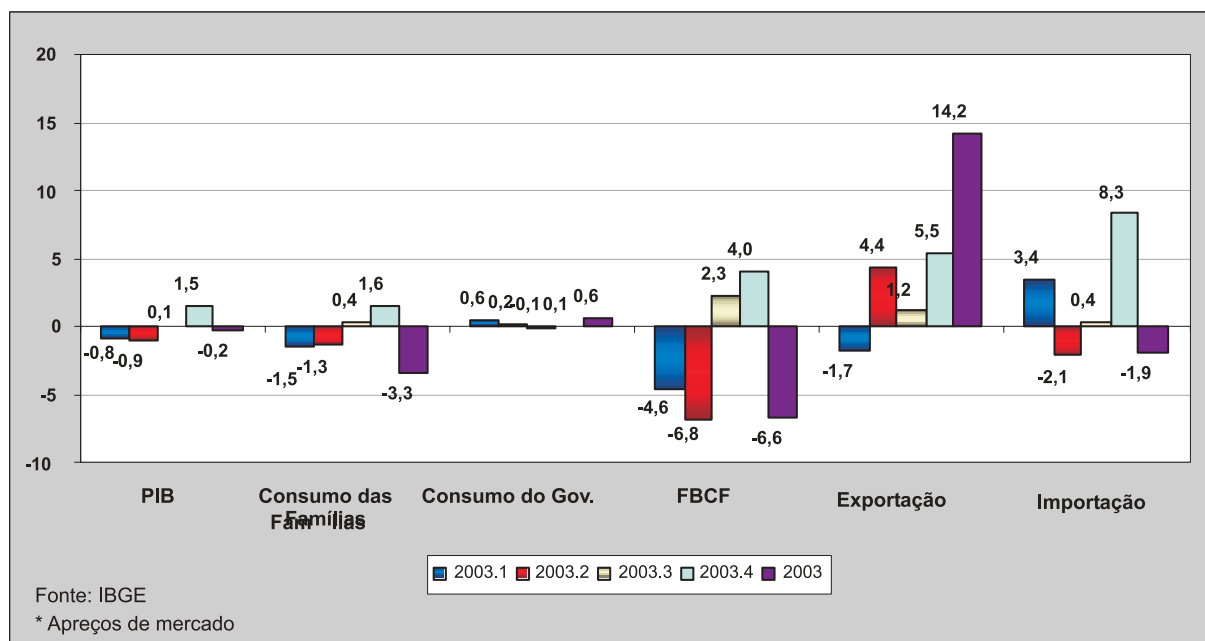
* As projeções para a ind. de transformação, SIUP e construção civil para 2004 são, respectivamente, 3,4%, 3,0% e 2,0%

Fica clara, a importância da agricultura no desempenho recente da nossa economia, bem como o impacto negativo que sofrem os serviços, cujo peso é superior a 50% na composição do PIB.

Crescimento do PIB pela ótica da Demanda

PIB* pela Ótica da demanda (em volume)

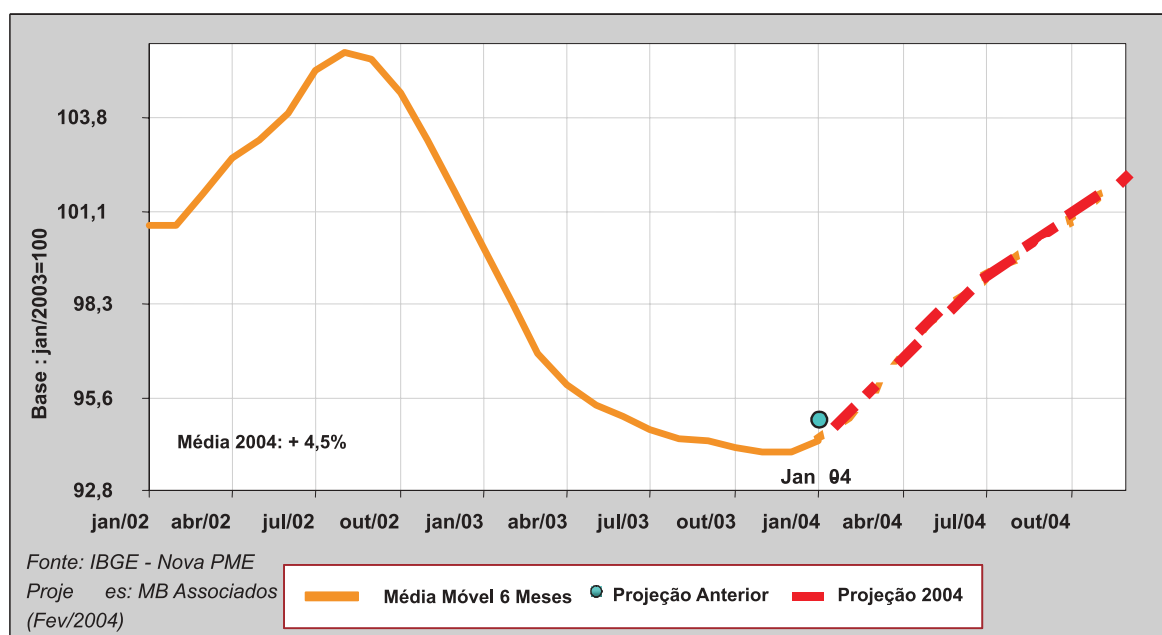
- Variação do trimestre contra o mesmo trimestre do ano anterior



Quando avaliamos o crescimento do Brasil sob outra ótica, constatamos a importância da renda das pessoas no nosso crescimento. O peso, na composição do PIB, do Consumo das Famílias é de quase 60%, este item apresentou uma desaceleração importante no último ano (-3,3%). Podemos observar também, o baixo nível de investimento ocorrido no país, através da queda de 6,6% no item Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF). Ainda, por este gráfico, a importância das exportações na composição do PIB de 2003 é nítida, com um crescimento de 14,2%, contribuindo de maneira bastante positiva para que a queda do nosso PIB não fosse pior.

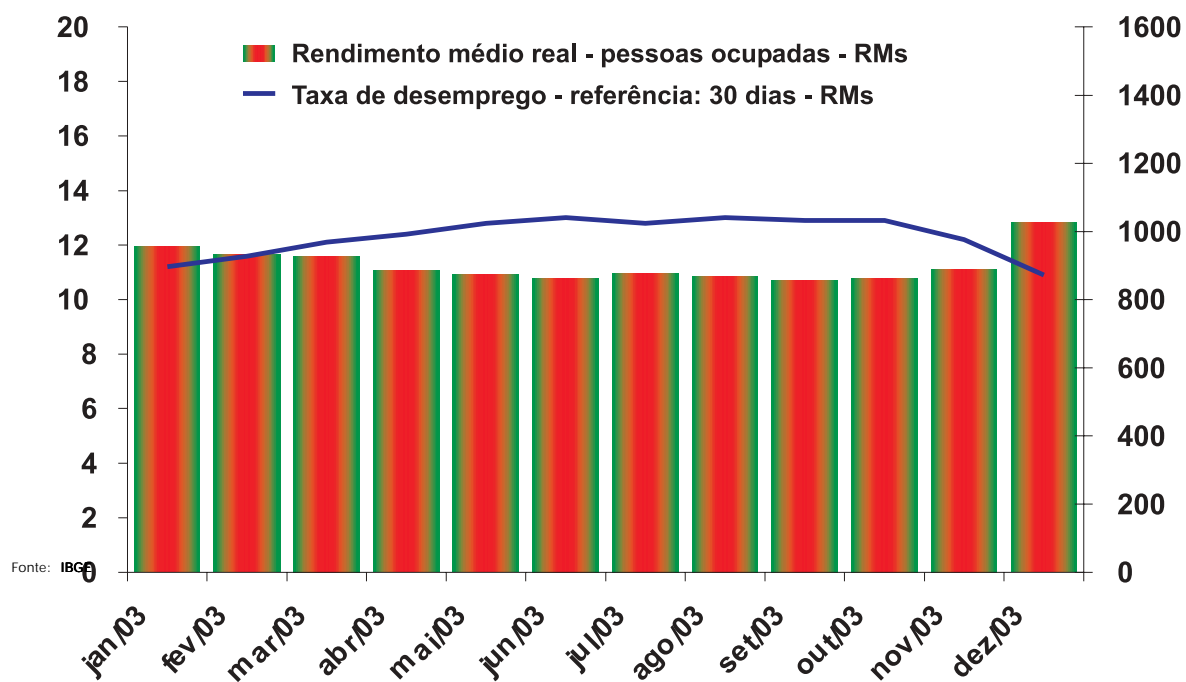
Massa Salarial

Massa Real de Rendimentos dos trabalhadores (habitualmente recebidos)



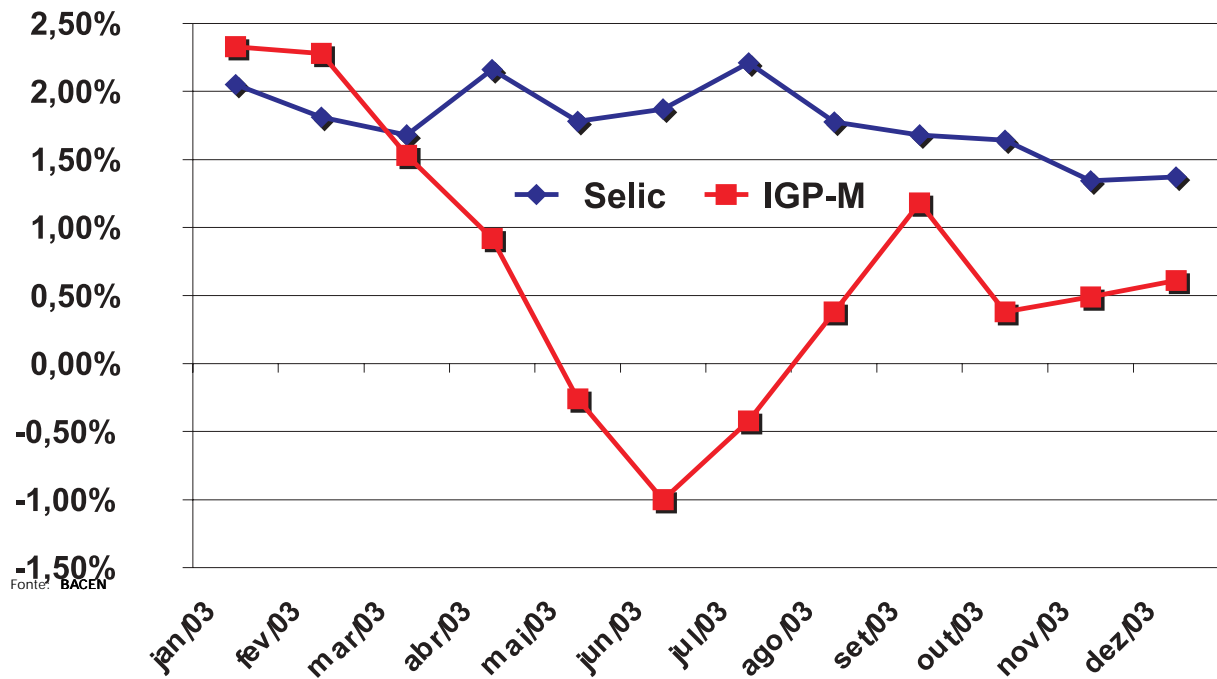
Como 60% do nosso crescimento depende do Consumo das Famílias, a massa de rendimento das mesmas é fator determinante para o incremento da demanda agregada. Esta massa caiu, em termos reais 8,0% na média de 2003, com desempenhos também negativos nos dois anos anteriores. Para 2004 espera-se um crescimento na média de 4,5%, ainda insuficiente para repor as perdas recentes.

Rendimento Médio x Taxa de Desemprego



O rendimento médio das pessoas ocupadas, em 2003, caiu 12,3% em relação a 2002 e a taxa de desemprego manteve-se no patamar entre 12-13% (média de 12,3%).

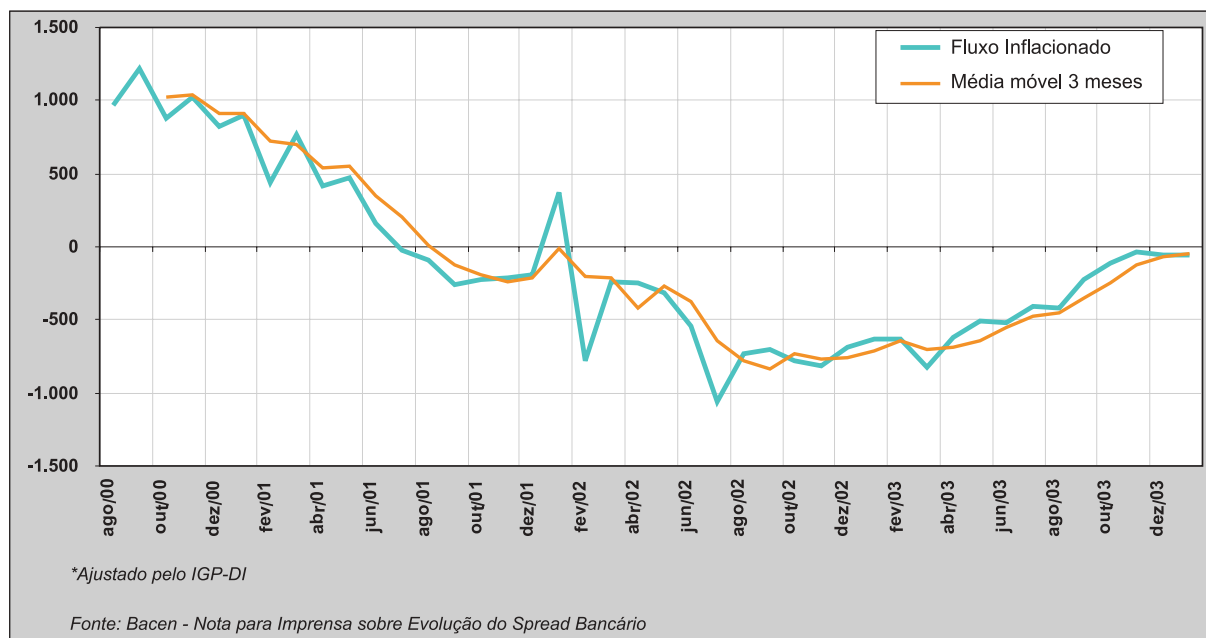
Taxa de Juros



A taxa de juros Selic caiu 10 pontos percentuais ao longo do ano. Apesar disto, ainda temos a maior taxa de juros real do mundo que é de 9% aa, se levarmos em conta um IPCA de 6% aa.

Os gráficos que seguem refletem a economia do país.

Estimativas de Fluxo Mensal do Crédito para Aquisição de Veículos* (em R\$ milhões de jan/2001)



Volume de Crédito

A relação de crédito sobre o PIB é muito reduzida no Brasil, se comparada a países desenvolvidos (G7), onde ela ultrapassa 120%. Nos países emergentes do continente asiático a relação é de 100% sobre o PIB (Coréia do Sul e Malásia), o crédito no Brasil corresponde a 26,4% do PIB*, estando acima de poucos mercados emergentes, entre eles, o México, Indonésia e Argentina.

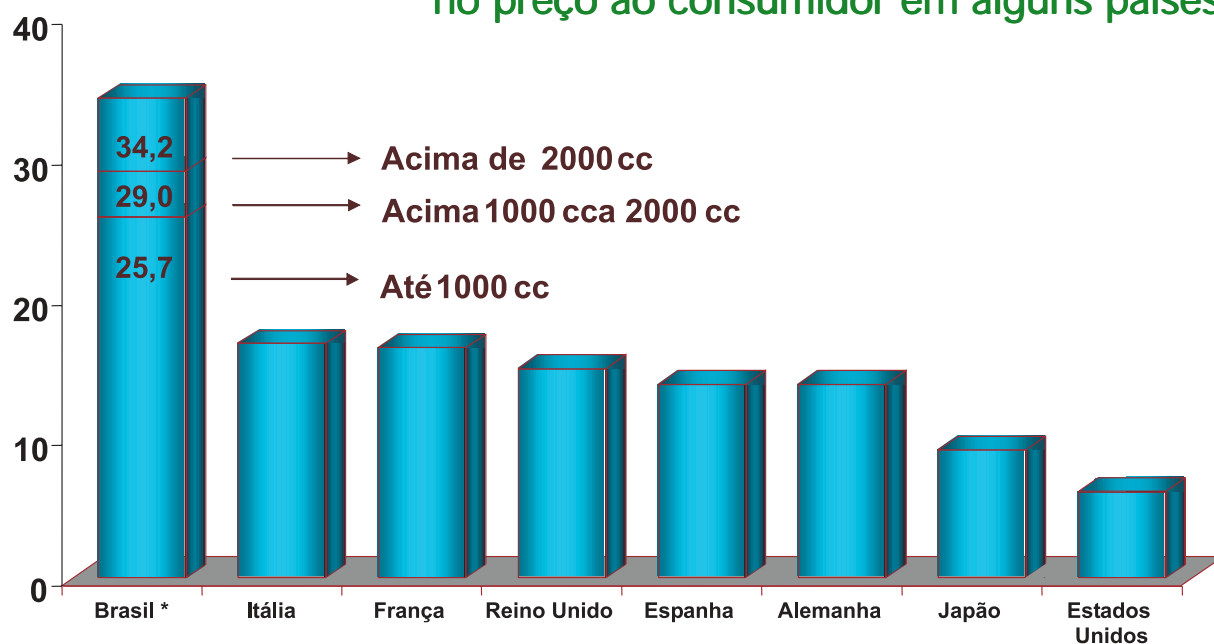
No mês de junho/2003 o Banco Central, diminuiu a alíquota de recolhimento do depósito compulsório não remunerado, das instituições financeiras, e lançou no mercado R\$ 8,2 bilhões. A idéia do governo era fazer que esta liberação de recursos fosse dirigida para o crédito, mas todo este montante foi encaminhado para outras aplicações, pois o volume de operações de crédito permaneceram constantes.

Volume de operações de crédito/2003



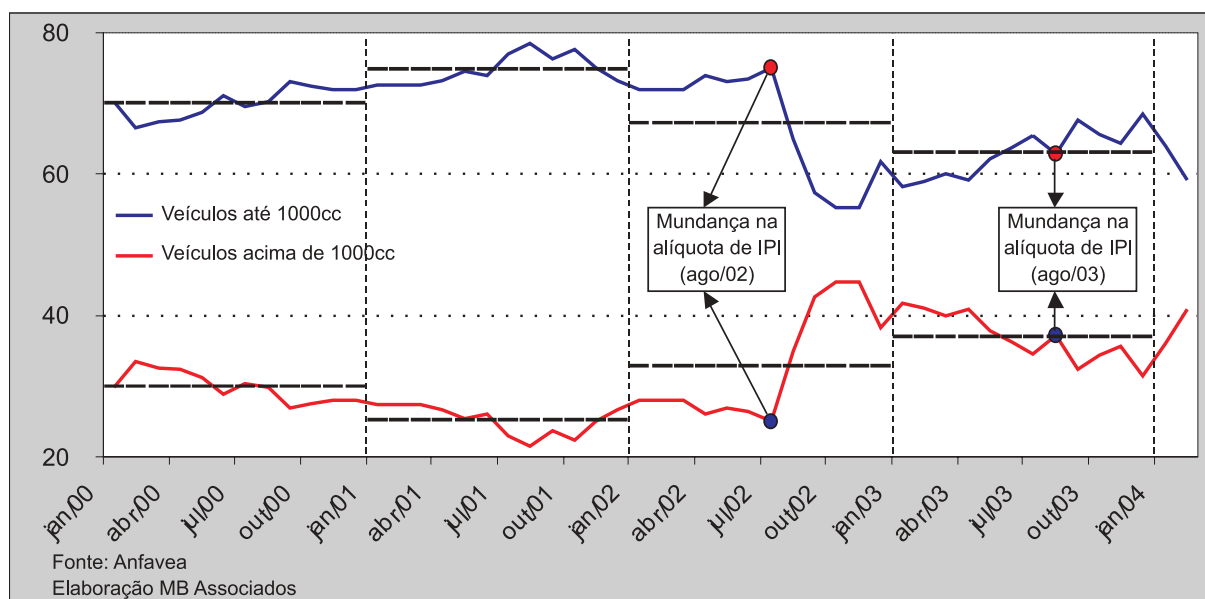
Fonte: BACEN

Participação dos impostos sobre automóveis, no preço ao consumidor em alguns países



Fonte: Anfavea, In Dante Marchiori

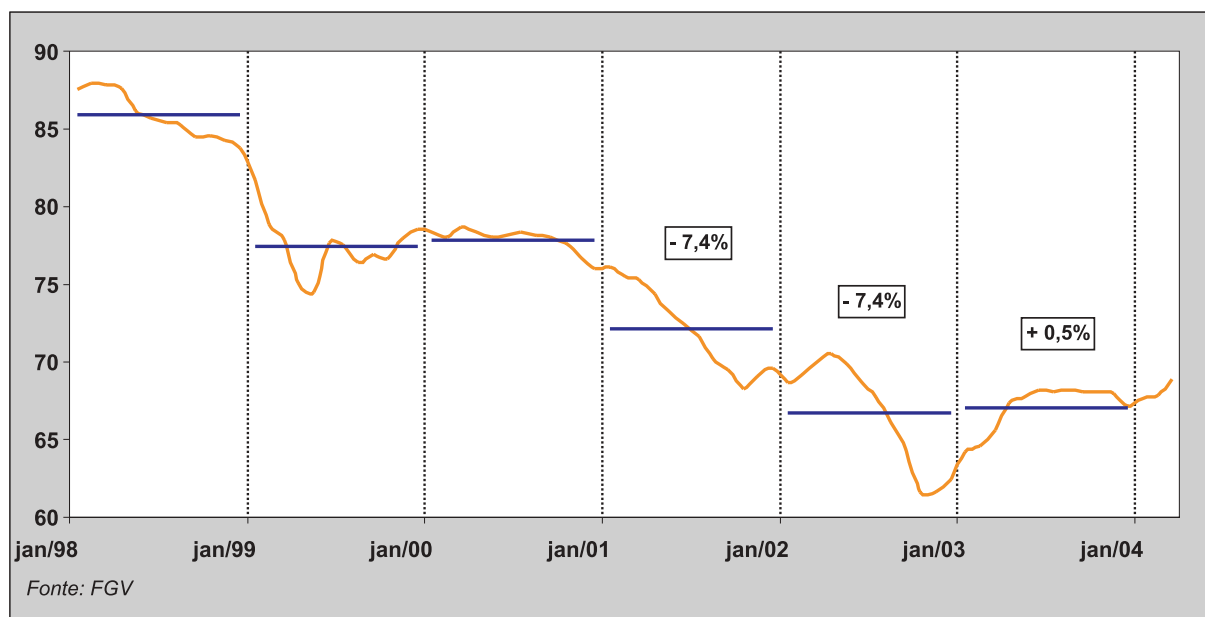
Automóveis nacionais: participação no total de vendas e alteração na alíquota de IPI



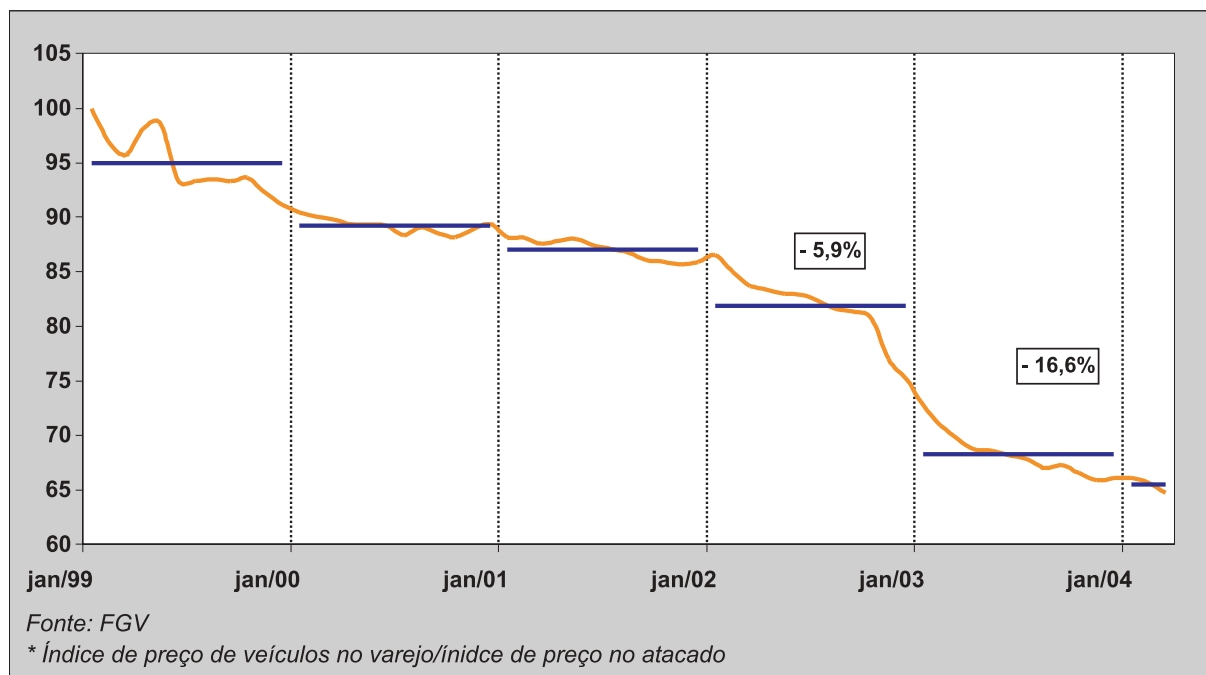
Motores	Até 31/07/02		De 1/08/02 a 31/10/02		De 01/11/02 a 05/08/03		De 06/08/03 a 31/10/03		De 01/11/03 a 29/02/04	
	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina	Álcool	Gasolina
Até 1.000 cc	10	10	9	9	9	9	5	5	6	6
Acima de 1.000 cc até 2.000 cc	20	25	14	16	13	15	9	11	10	12
Acima de 2.000 cc	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25

Fonte: Anfavea (elaboração MB Associados)

Rentabilidade da indústria automobilística



Margem bruta de comercialização de veículos* (jan99 = 100)



Observações Finais e Projeções

Setor da Distribuição:

Tendo em vista as expectativas já descritas para o crescimento da Economia Brasileira e levando-se em conta alguma melhoria da massa salarial brasileira, as estimativas são de um **crescimento de 6,0%** nas vendas no mercado interno de todos os produtos da cadeia automobilística, distribuídos como descreveremos a seguir:

I. Automóveis e Comerciais Leves.

Para o segmento de automóveis e comerciais leves as expectativas são de uma **recuperação** em torno de **4%**, após as perdas ocorridas em 2002 e 2003 de 8% e 3% respectivamente. Um aumento discreto na oferta de crédito, somado ao lançamento em modelos mais sofisticados do motor *flex fuel* deverão contribuir para esse desempenho. Não está sendo previsto, para este ano, a aprovação de grandes mudanças na legislação tributária nem a implementação de programas como inspeção veicular ou mesmo renovação de frota.

II. Ônibus

No segmento de ônibus, a melhoria deverá ocorrer como consequência das eleições municipais, lembrando sempre, que estamos olhando somente para o mercado interno. Assim, as estimativas são de que, o segmento **crezca** em torno de **5%**, depois de apresentar também dois anos com resultados negativos: 2002 com queda de 3% e 2003 de 4%. Dentro deste segmento, as vendas de micro ônibus tem se destacado.

III. Caminhões

No que se refere aos caminhões, o cenário parece mais otimista. O resultado das últimas safras agrícolas já ajudaram ao longo do ano passado, quando as vendas cresceram 6%, contra uma queda de 7% no ano de 2002. O resultado dos dois primeiros meses do ano, associado ao desempenho ainda bastante positivo da agricultura, indicam um possível **crescimento** nas vendas de caminhões da ordem de **9,0%**. Estas projeções não embutem nenhum incremento substantivo decorrente do anúncio do programa de financiamento do BNDES do Modecarga. A nossa avaliação é que, mantidas as condições atuais (taxas de juros entre 15% e 17% , necessidade de garantia no valor de 130% do bem somados a transferência do risco para os bancos e montadoras) dificilmente este programa será um alavancador de vendas.

IV. Tratores e Máquinas Agrícolas

Em relação ao mercado de tratores e máquinas agrícolas, espera-se também uma pequena recuperação em relação a 2003. Nesse ano, o setor desacelerou fortemente, com queda de 11% nas vendas, após 3 anos brilhantes (+31% em 2000, + 15% em 2001 e + 19% em 2002). Neste segmento, a renovação de frota já vem ocorrendo e as expectativas são de um **crescimento de 4%** para o ano de 2004, sendo este o índice mínimo de crescimento para a atualização da frota, considerando-se a continuidade do programa Moderfrota.

IV. Motocicletas

As motocicletas são o destaque no setor. Com crescimento acumulado de 93% no período compreendido de 2000 a 2003, o segmento deverá apresentar ainda uma performance bastante positiva, devendo **crescer** algo em torno de **10%**.

Anuário do Setor da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil - 2003

Elaborado pela Assessoria Econômica Interna da Fenabreve

Revisado e Complementado por MB Associados

Diagramado e Finalizado por Depto de Marketing Comunicação

Maio /2004