

# DBK

DEALERSHIP BROKERS



# RESULTADO DO SETOR AUTOMOTIVO

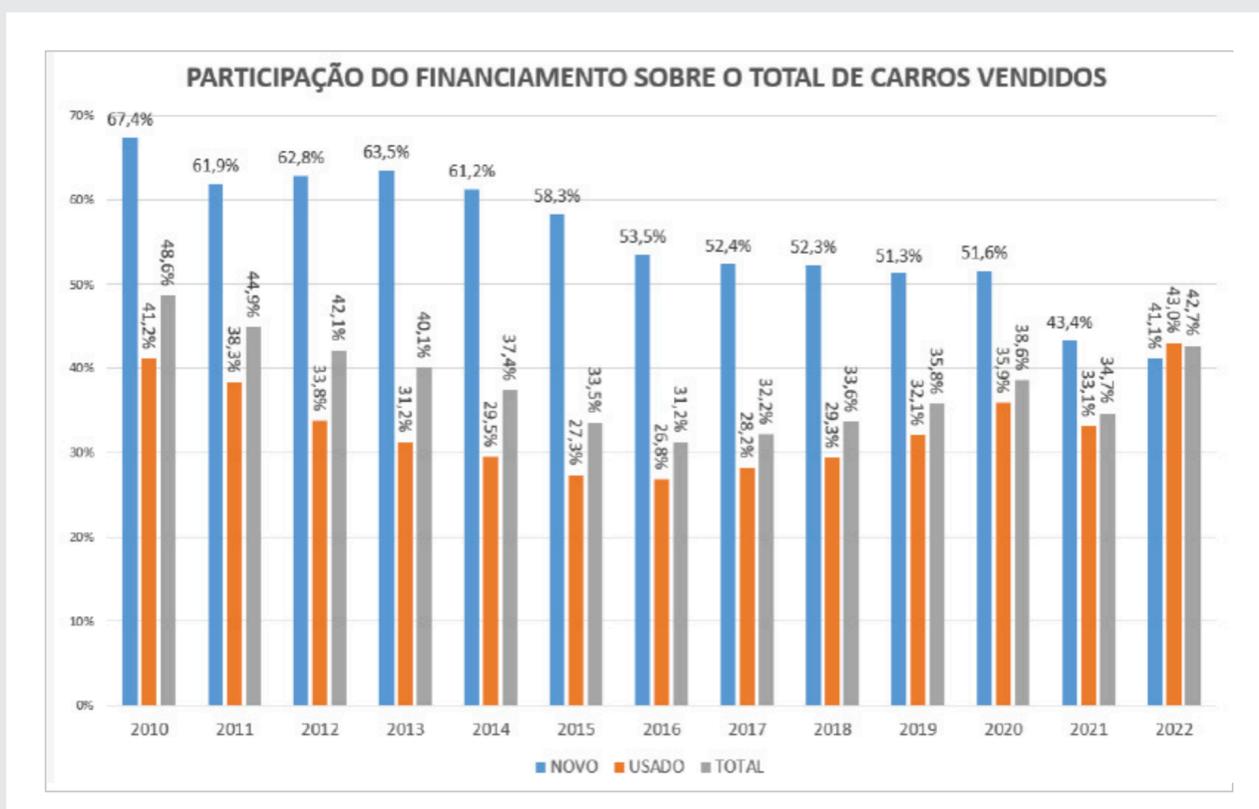
1º TRIMESTRE DE 2022

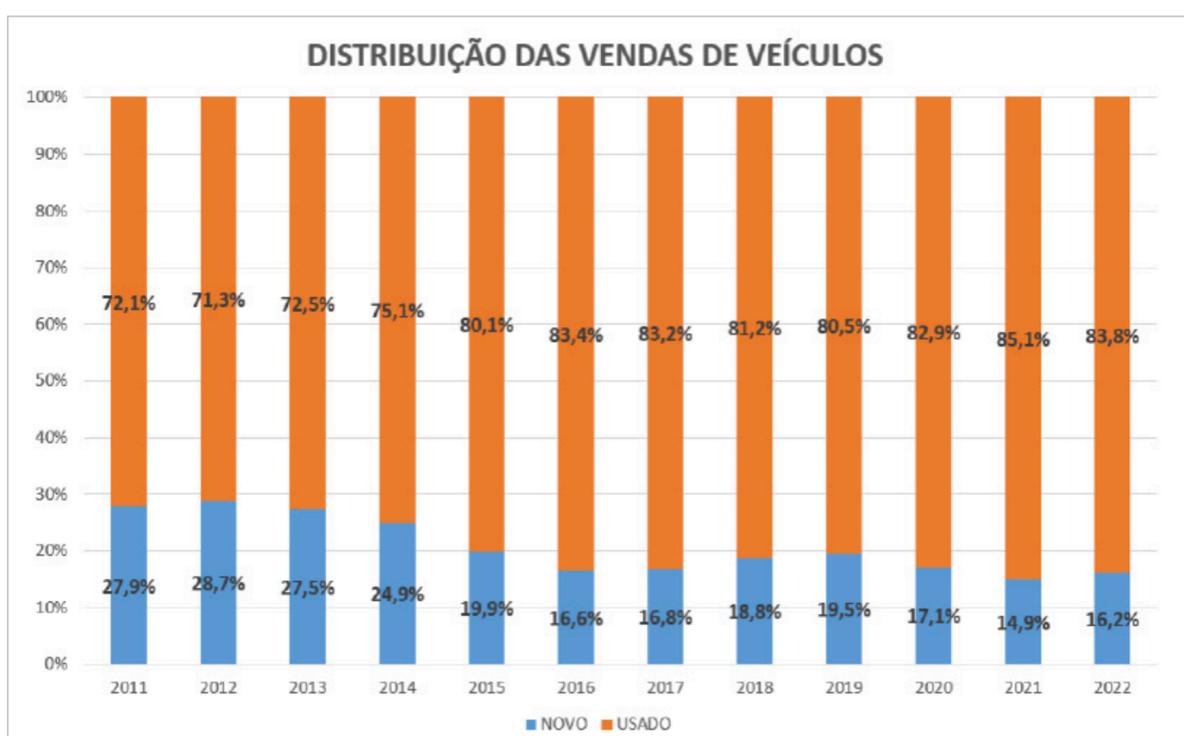
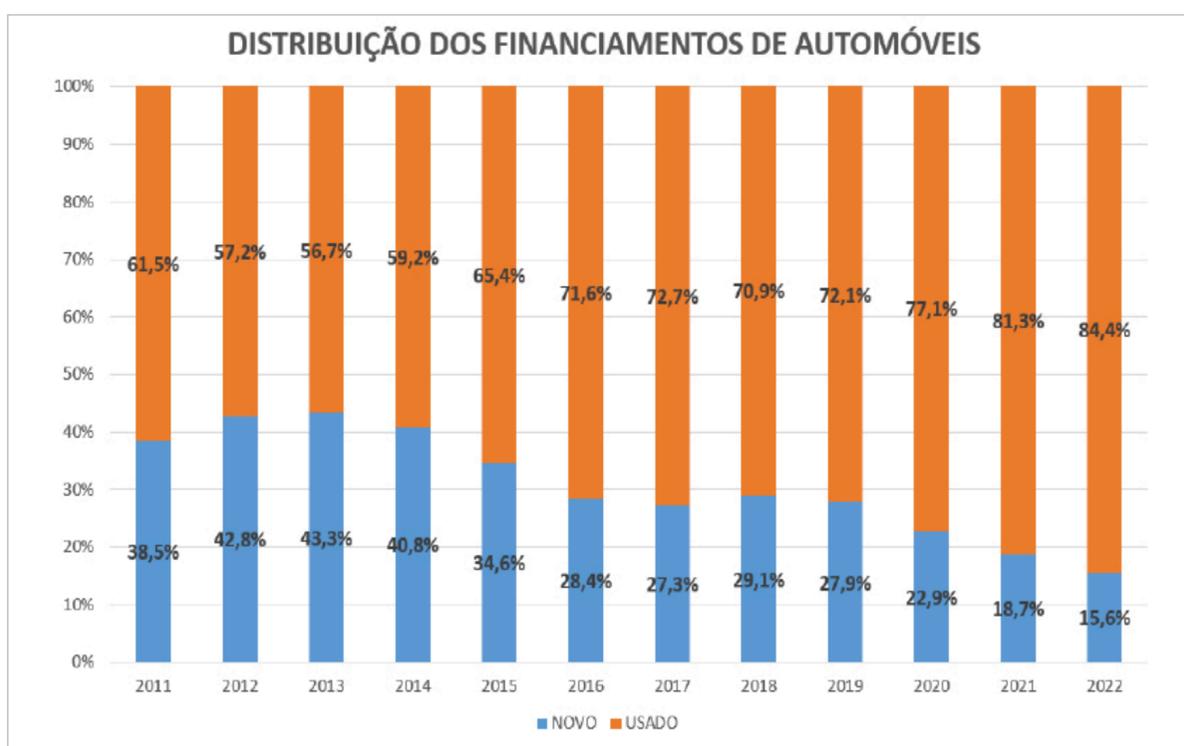


CRÉDITO  
CRÉDITO  
**CRÉDITO**  
CRÉDITO  
CRÉDITO

# CRÉDITO

Devido à greve dos funcionários do Banco Central, boa parte das informações sobre o crédito automotivo não se encontra disponível.





ECONOMIA  
ECONOMIA  
**ECONOMIA**  
ECONOMIA  
ECONOMIA

# ECONOMIA

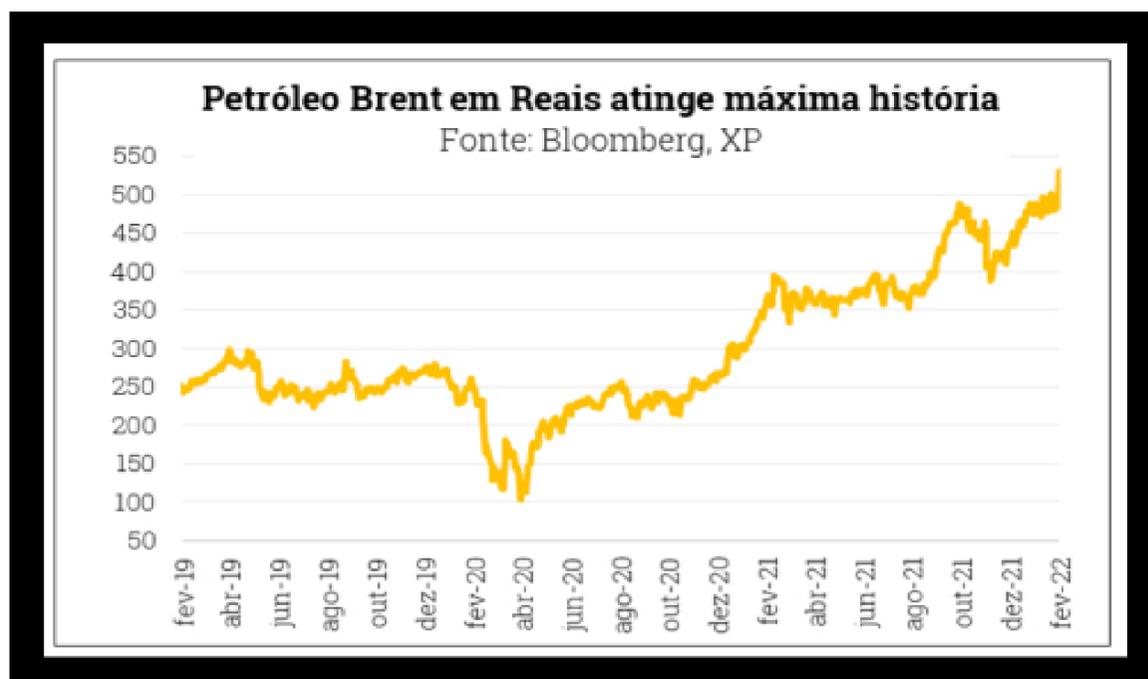
A Rússia iniciou um processo de invasão à Ucrânia com o objetivo de desmilitarizar o país, mas não de ocupá-lo. A incursão na região foi condenada na maior parte do mundo, especialmente nos Estados Unidos e na Europa. Os governos ocidentais começam a anunciar sanções mais severas contra a Rússia.

O impacto econômico mais direto ocorre sobre os preços internacionais das commodities. Rússia e Ucrânia são produtores importantes de commodities energéticas (petróleo, gás), agrícolas (milho, trigo) e fertilizantes. Portanto, os custos desses produtos recebem forte impulso adicional com a ação militar russa.

Vale lembrar que o quadro de oferta e demanda, principalmente do petróleo e do gás, já estava bastante apertado e com níveis de estoques reduzidos ao redor do mundo antes mesmo da incursão militar na Ucrânia por conta dos efeitos da pandemia.

A menos que a OPEP+ e os Estados Unidos aumentam a oferta de forma pronunciada, devemos observar preços de commodities energéticas em elevação no curto/médio prazo. Eventual acordo nuclear do Irã com a comunidade internacional poderia proporcionar um breve alívio sobre os preços.

Tendo em vista as commodities agrícolas em preços historicamente altos e preocupações com o aumento dos custos de fertilizantes, os últimos acontecimentos chegam em um momento muito sensível para o setor primário. Rússia e Ucrânia respondem conjuntamente por 17% das exportações mundiais de milho e 28% das exportações de trigo, elementos suficientes para justificar a alta dos preços futuros dessas commodities com efeitos indiretos sobre os preços de soja, óleos vegetais, entre outros.



# ECONOMIA

## Crise pode levar à “estagflação” global

Se os efeitos da crise nos mercados de commodities persistirem a inflação global tende a acelerar nos próximos meses. O impacto sobre a atividade econômica, por sua vez, é negativo não apenas pela incerteza gerada pelo risco de guerra (piora das condições financeiras) como pelas sanções econômicas impostas pelos países ocidentais. Uma dúvida importante reside na reação dos bancos centrais. A tendência de alta de juros pode ser amenizada pela piora da cena geopolítica, mas não deve ser revertida, uma vez que a inflação continuará a subir.

Em linhas gerais, o mundo pode entrar em “estagflação”: inflação em alta, atividade em baixa. A referência histórica é a década de 70 quando o mundo enfrentou os “choques do petróleo”. É um cenário ruim para ativos ligados à atividade econômica como a bolsa.

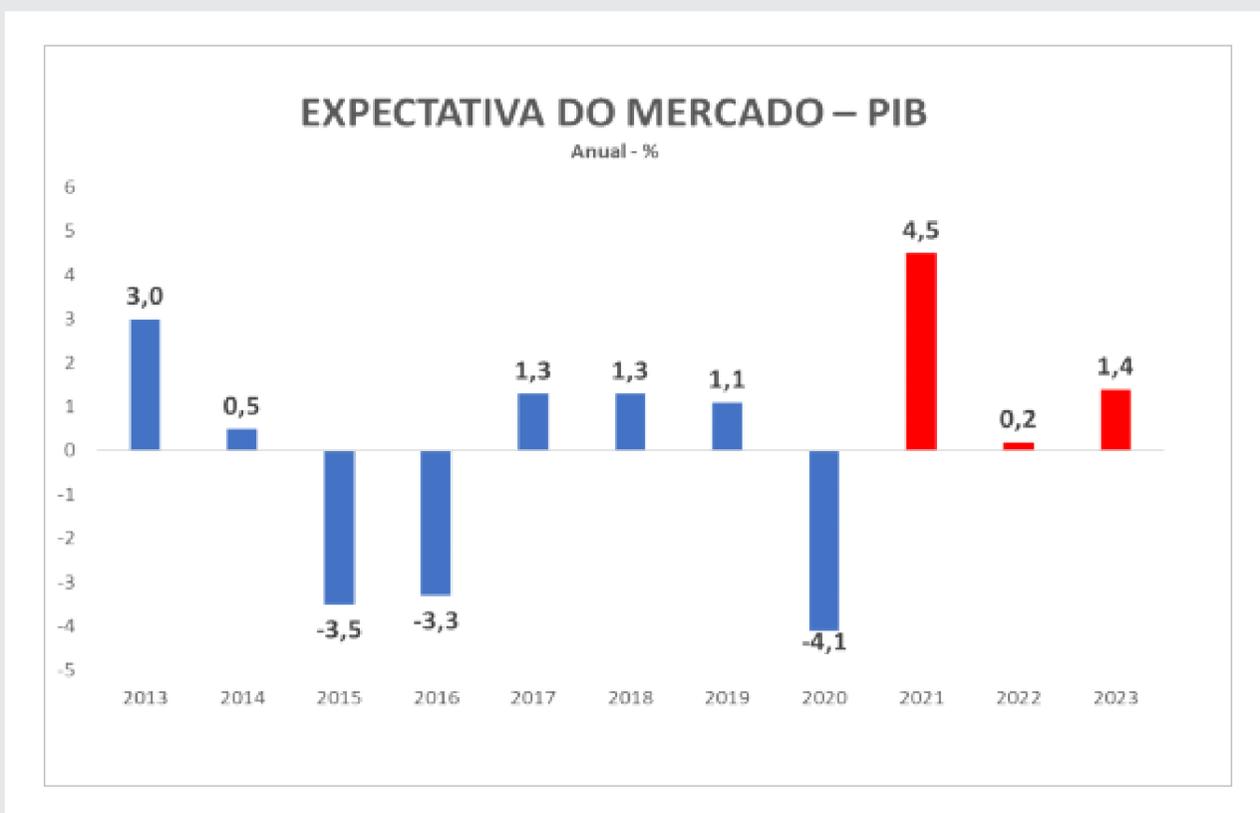
**NO BRASIL PODEMOS VER INTENSIFICAÇÃO DE MOVIMENTOS QUE JÁ VINHAM OCORRENDO PELOS EFEITOS DA PANDEMIA. A INFLAÇÃO NO BRASIL JÁ SE MOSTRA UM PROBLEMA MESMO ANTES DA CRISE NA UCRÂNIA. O IPCA-15 DE FEVEREIRO MOSTROU QUE A INFLAÇÃO SEGUE RODANDO ACIMA DE 10%. NESTE SENTIDO, A ALTA DAS COMMODITIES GERADA PELA AÇÃO MILITAR DA RÚSSIA REPRESENTA UMA RODADA ADICIONAL DE PRESSÃO DE PRODUÇÃO E RETARDA A DESINFLAÇÃO QUE ESPERÁVAMOS PARA O RESTANTE DESTA**



# PONTOS DE ATENÇÃO

- Guerra da Ucrânia e Rússia;
- O impacto econômico sobre os preços internacionais das commodities;
- Crise pode levar à “estagflação” global;
- Inflação acentuada no Brasil.

ECONOMIA



ECONOMIA





## QUADRO SÍNTESE DE PROJEÇÕES MACROECONÔMICAS DA PESQUISA FOCUS BANCO CENTRAL

ATIVIDADE, INFLAÇÃO E JUROS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PIB (%)	0,5	-3,5	-3,3	1,3	1,8	1,2	-4,1	4,5	0,2	1,4
Agropecuária (%)	2,8	3,3	-5,2	14,2	1,3	0,4	2,0	-0,4	2,8	2,8
Indústria (%)	-1,5	-5,8	-4,6	-0,5	0,7	-0,7	-3,5	4,6	-0,5	1,3
Serviços (%)	1,0	-2,7	-2,3	0,8	2,1	1,5	-4,5	4,6	0,6	1,4
Consumo das famílias (%)	2,3	-3,2	-3,8	2,0	2,3	2,6	-5,4	3,4	0,4	1,8
Formação Bruta de Capital Fixo (%)	-4,2	-13,9	-12,1	-2,6	5,2	4,0	-0,8	17,0	-2,1	2,0
Despesa do governo (%)	0,8	-1,4	0,2	-0,7	0,8	-0,5	-4,7	1,6	1,2	1,0
Exportações (%)	-1,1	6,8	0,9	4,9	4,1	-2,6	-1,8	7,4	2,6	1,9
Importações (%)	-1,9	-14,2	-10,3	6,7	7,7	1,3	-10,0	12,5	0,6	2,9
PIB (US\$) - bilhões	2.175,6	1.535,5	1.923,6	1.990,8	1.807,6	1.833,2	1.437,2	1.400,9	1.427,1	1.482,1
População - milhões	202,8	204,5	206,1	207,7	209,2	210,7	212,1	213,4	214,7	216,0
PIB per capita - US\$	10,7	7,5	9,3	9,6	8,6	8,7	6,8	6,6	6,6	6,9
Taxa de desocupação (final de período) %	7,2	9,7	12,8	12,5	12,2	11,5	14,6	11,6	11,6	11,3
IPCA - IBGE (%)	6,4	10,7	6,3	2,9	3,7	4,3	4,5	10,1	5,5	3,6
IPCA - Administrados (%)	5,3	18,1	5,5	8,4	6,5	5,8	2,9	16,9	4,7	4,3
IPCA - Livres (%)	6,7	8,5	6,7	1,2	2,8	3,8	5,7	7,8	5,9	3,4
IPCA - Serviços (%)	8,3	8,1	6,5	4,7	3,3	3,5	2,2	4,8	5,8	4,1
IPCA - Bens industrializados (%)	4,3	6,3	4,7	1,1	1,1	1,7	3,4	12,0	6,0	2,9
IPCA - Alimentação no domicílio (%)	7,1	12,9	9,4	-4,9	4,5	7,8	18,2	8,2	5,8	3,4
IGP-M - FGV (%)	3,7	10,5	7,2	-0,5	7,5	7,3	23,1	17,8	8,1	4,0
Taxa Selic (final de período) %	11,8	14,3	13,8	7,0	6,5	4,5	2,0	9,3	12,1	8,3



**VENDA DE VEÍCULOS**

VEÍCULOS

VEÍCULOS

**VEÍCULOS**

VEÍCULOS

VEÍCULOS

# VENDAS AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

O mercado apresentou leve recuperação em março quando comparado a fevereiro. Foram 134,9 mil carros vendidos contra 120,2 mil representando alta de 12,2% de um mês para outro.

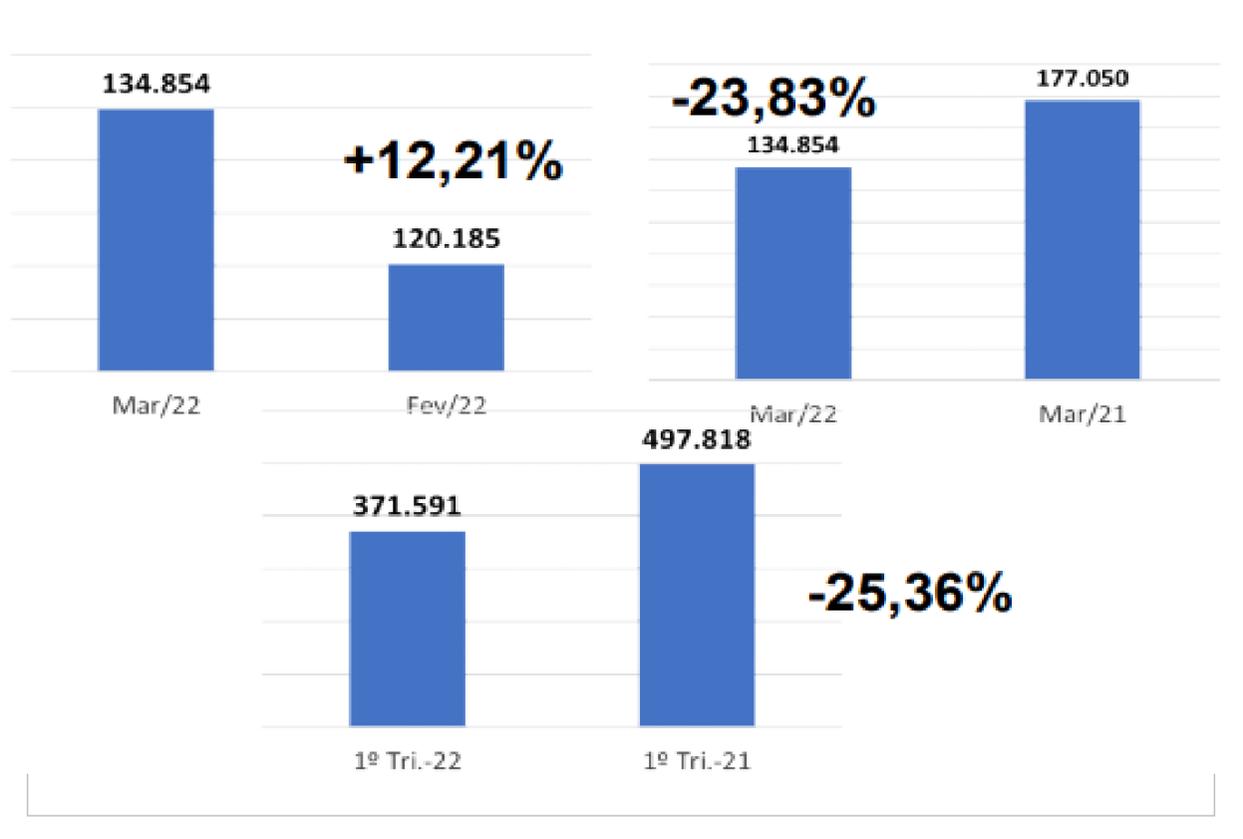
Porém, ao compararmos o atual volume de vendas com o mesmo período do ano passado, registramos forte retração de

23,8%. Uma vez que em março de 2021 foram vendidos 177,1 mil veículos.

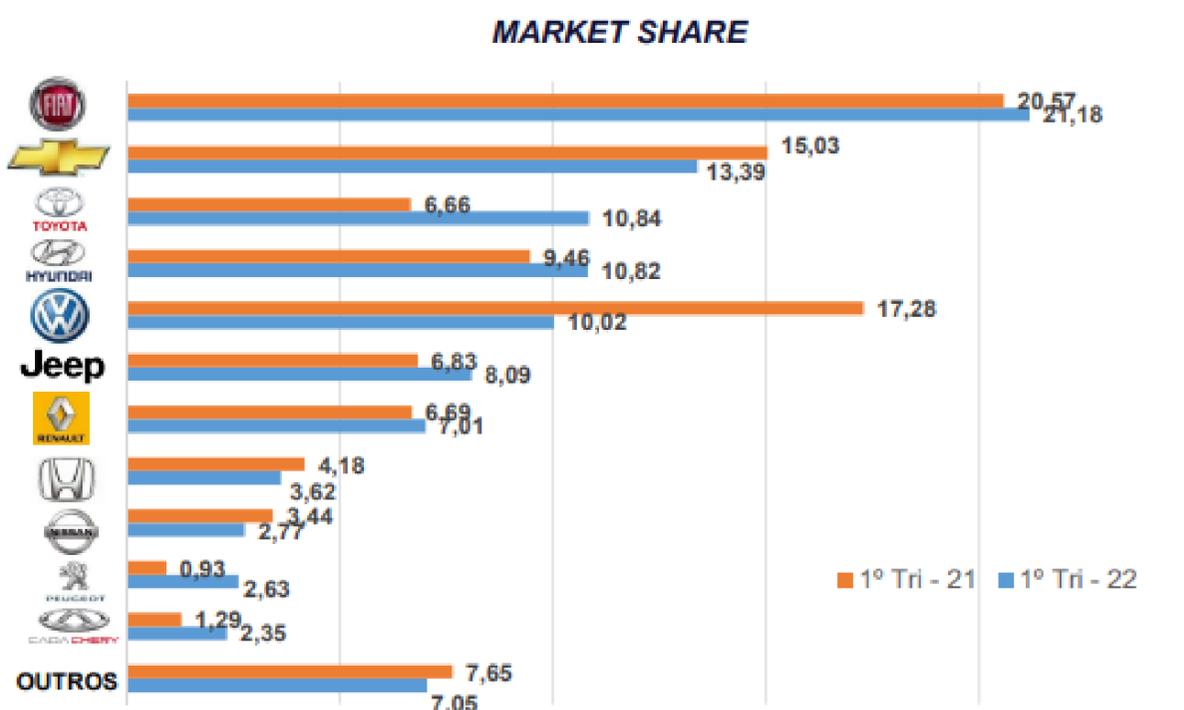
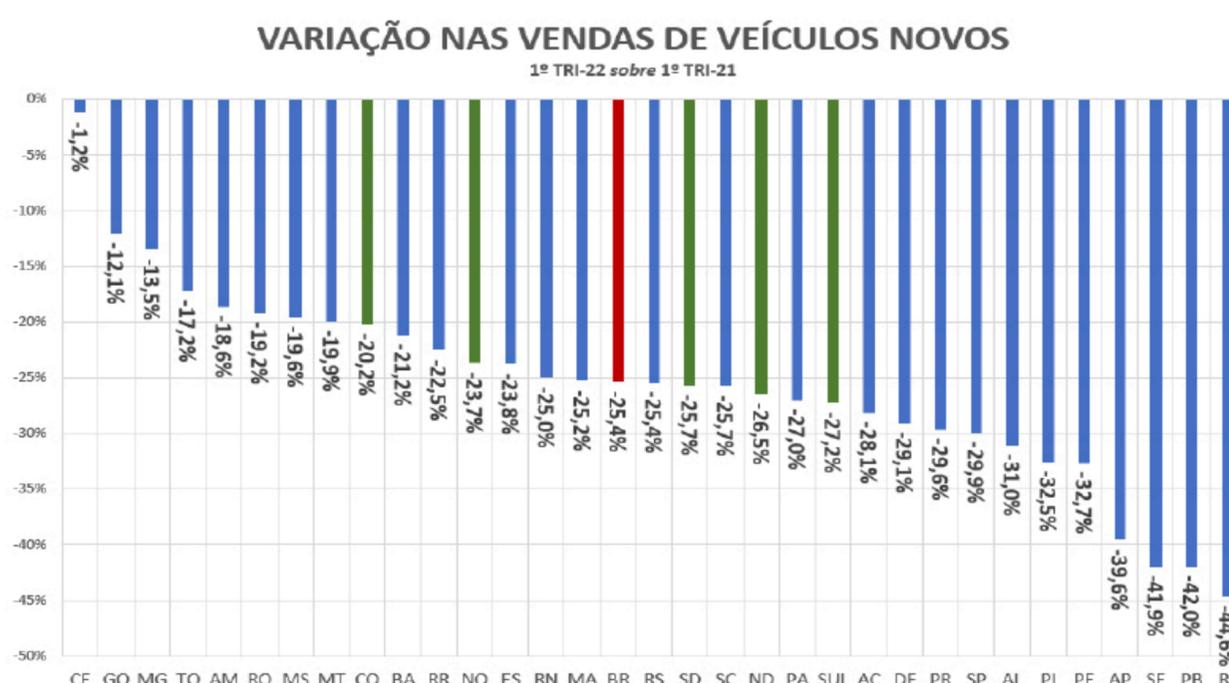
No fechamento do primeiro trimestre de 2021 foi registrado volume de 371,6 mil veículos. Uma queda de 25,4% diante o primeiro trimestre de 2021 quando foram comercializados 497,8 mil carros.



## VENDAS - AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES



VENDAS DE VEÍCULOS - 1º TRIMESTRE 2022						
SUBSEGMENTO	2021	PART.%	2022	PART.%	DEIFERENÇA	V%
SUV	149.307	29,99%	143.001	38,48%	-6.306	-4,22%
HATCH PEQUENO	162.175	32,58%	91.922	24,74%	-70.253	-43,32%
SEDAN PEQUENO	62.355	12,53%	41.768	11,24%	-20.587	-33,02%
PICAPE GRANDE	46.750	9,39%	38.115	10,26%	-8.635	-18,47%
PICAPE PEQUENA	37.540	7,54%	23.130	6,22%	-14.410	-38,39%
SEDAN MÉDIO	17.456	3,51%	13.668	3,68%	-3.788	-21,70%
FURGÃO	12.740	2,56%	12.386	3,33%	-354	-2,78%
<b>HATCH MÉDIO</b>	<b>575</b>	<b>0,12%</b>	<b>2.687</b>	<b>0,72%</b>	<b>2.112</b>	<b>367,30%</b>
MONOVOLUME	5.813	1,17%	2.469	0,66%	-3.344	-57,53%
SEDAN GRANDE	3.048	0,61%	2.437	0,66%	-611	-20,05%
STATION WAGON	59	0,01%	8	0,00%	-51	-86,44%
<b>TOTAL</b>	<b>497.818</b>	<b>100%</b>	<b>371.591</b>	<b>100%</b>	<b>-126.227</b>	<b>-25,36%</b>



# VENDAS CAMINHÕES E ÔNIBUS

As vendas de veículos pesados, caminhões e ônibus, é um forte termômetro de como anda as expectativas do empresariado quanto ao futuro da economia. E o resultado deste ano não poderia ser melhor.

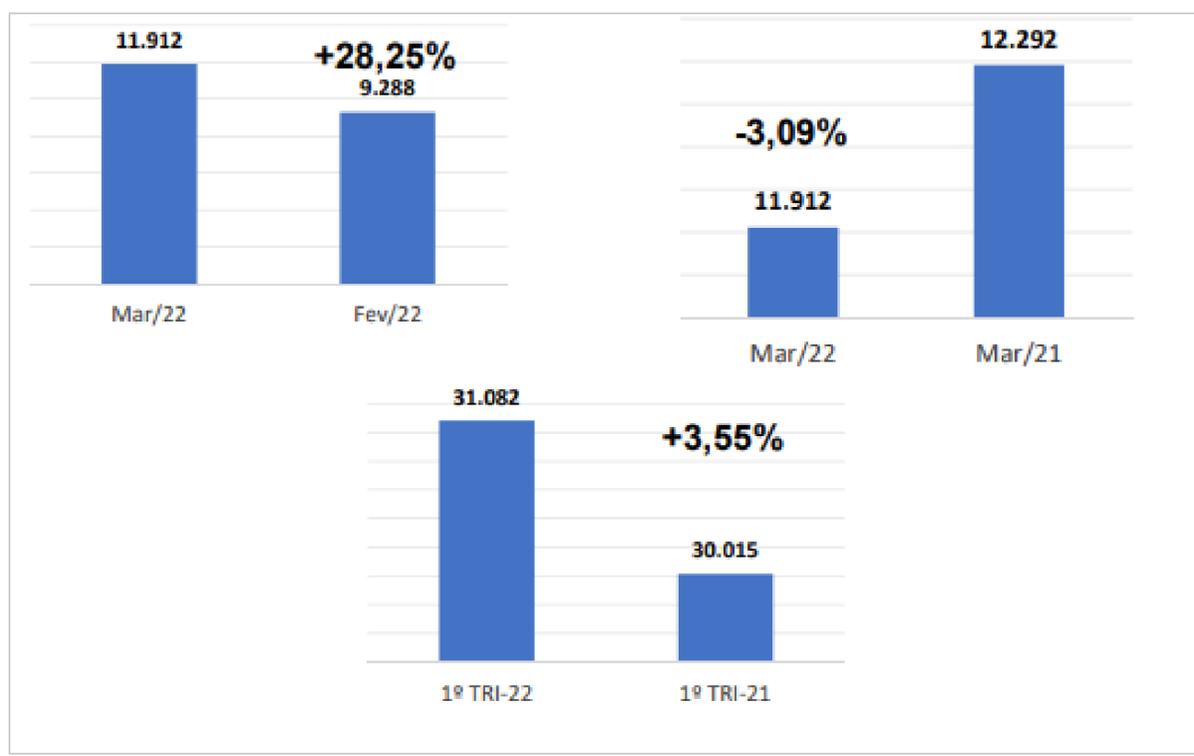
No primeiro trimestre de 2022 foram registrados mais de 31 mil veículos vendidos, representando um crescimento de quase 3,6% diante o mesmo período do ano

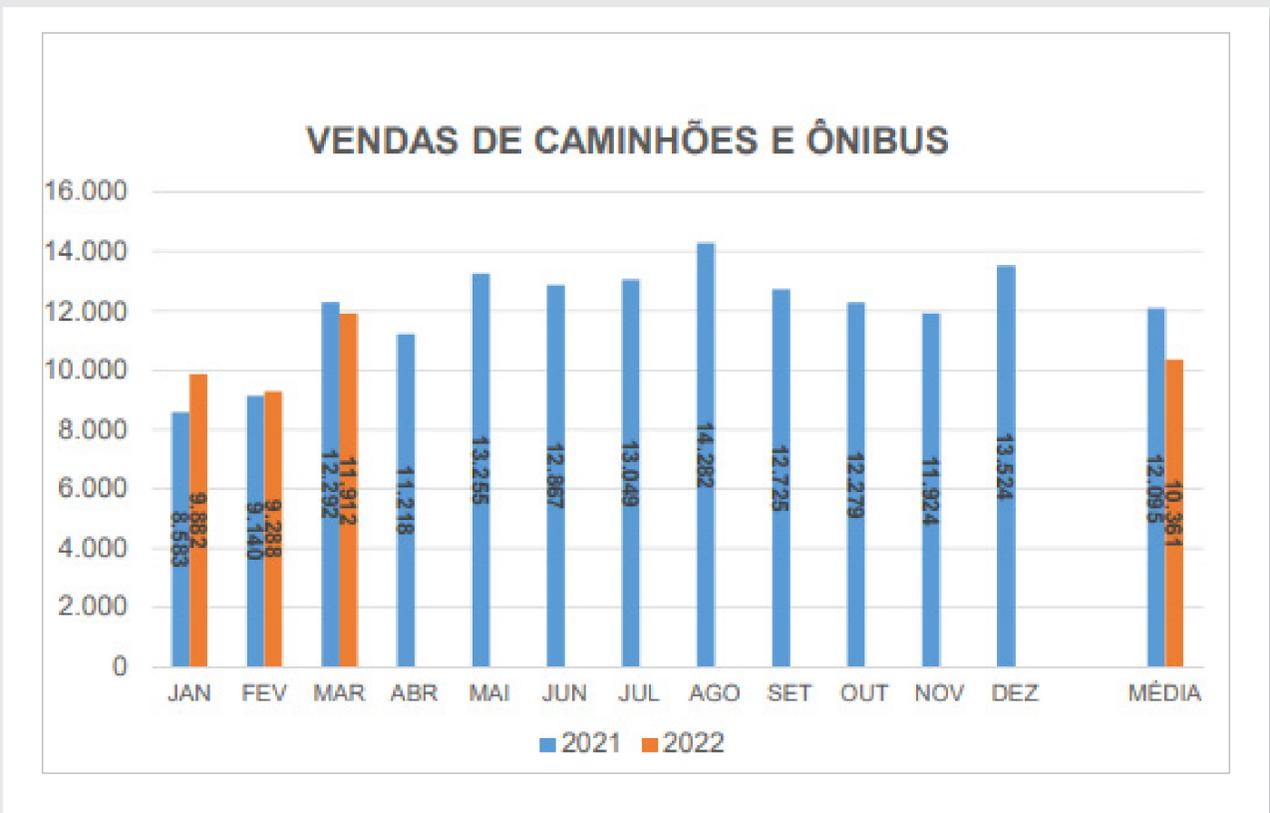
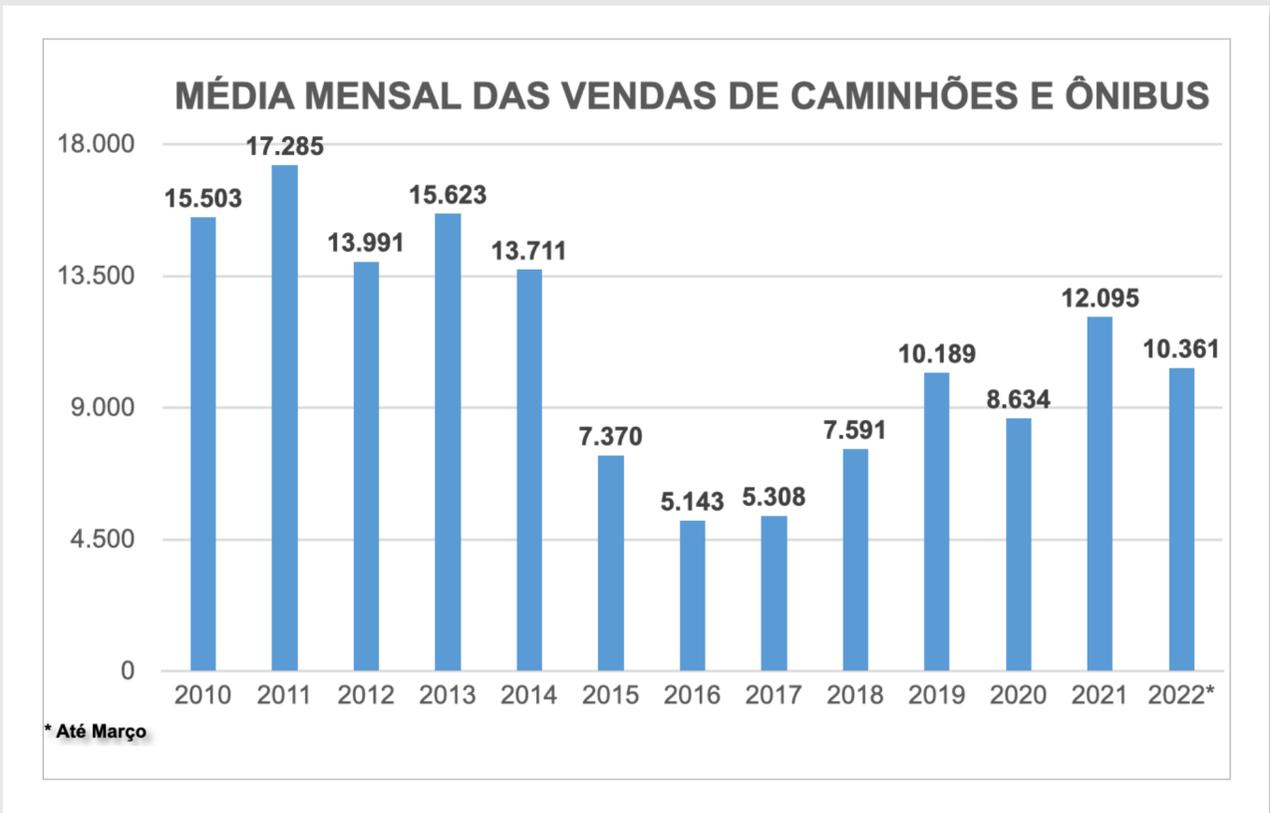
passado quando foram comercializados 30 mil veículos.

Com a iminente troca de motorização (obrigatória) para começo de 2023 provavelmente teremos um crescimento nas vendas superior a 8% este ano.



## VENDAS - CAMINHÕES E ÔNIBUS





# DBK

DEALERSHIP BROKERS

COMPRA E VENDA DE  
CONCESSIONÁRIAS