

# DBK

DEALERSHIP BROKERS



# RESULTADO DO SETOR AUTOMOTIVO

FECHAMENTO 2021



CRÉDITO  
CRÉDITO  
**CRÉDITO**  
CRÉDITO  
CRÉDITO

# CRÉDITO

O crédito continua sendo o principal combustível para que o mercado automotivo continue aquecido. No mês de novembro foram liberados R\$ 15,81 bilhões. Esse resultado representou uma retração de 3,2% sobre o mês de novembro do ano passado, quando tivemos a liberação de R\$ 16,33 bilhões.

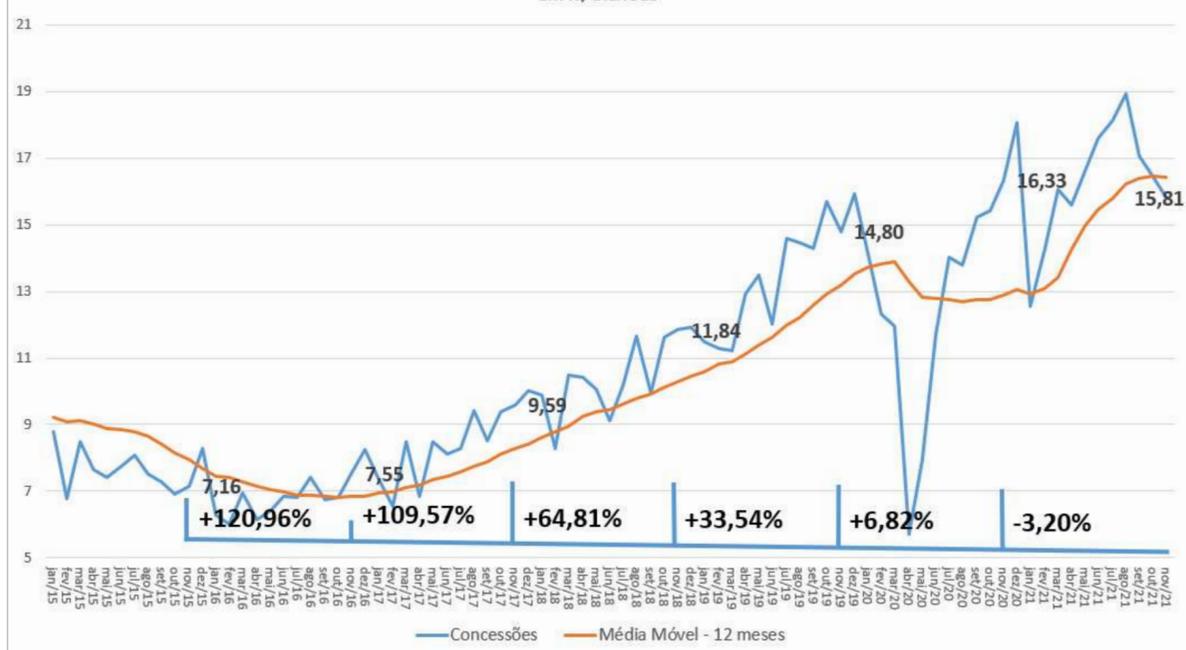
Neste ano tivemos a liberação de mais de R\$179 bilhões, crescimento de 29% sobre o mesmo período do ano passado, quando tivemos R\$ 138,6 bilhões em concessões.

E, pela primeira vez na história, o saldo das carteiras de crédito ultrapassou a marca de R\$ 329 bilhões.



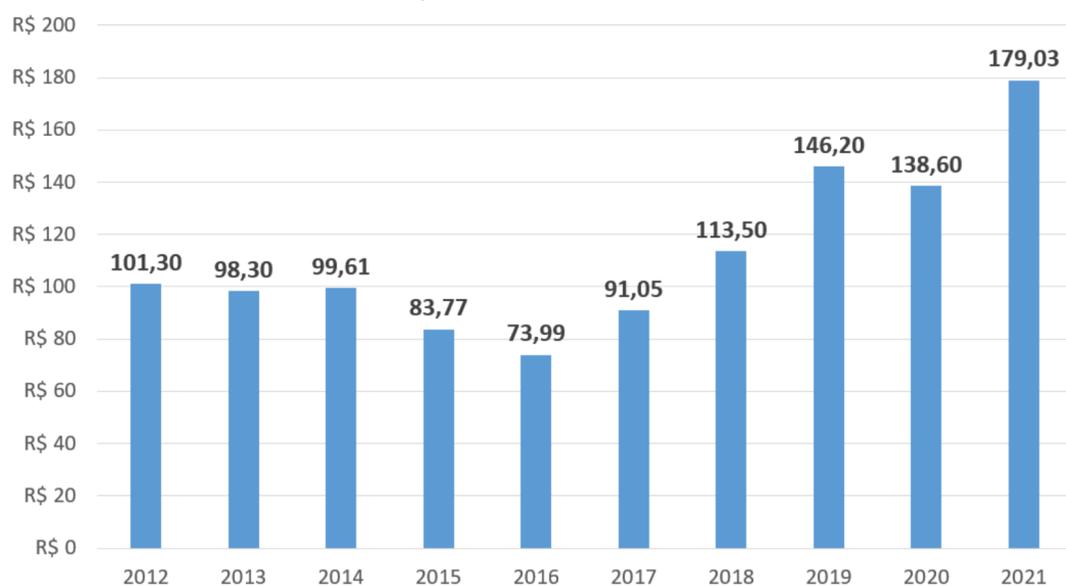
## CONCESSÕES DE FINANCIAMENTOS DE VEÍCULOS

EM R\$ BILHÕES



## Concessões de crédito para o financiamento de veículos

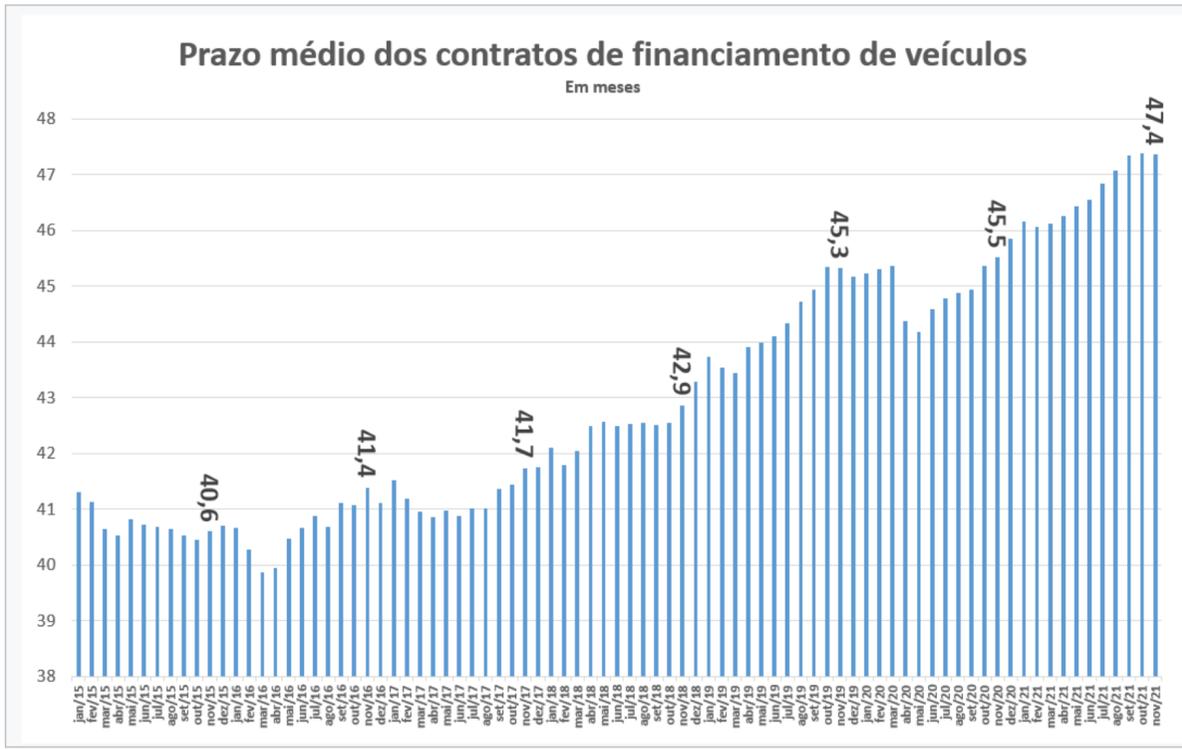
janeiro a novembro de cada ano

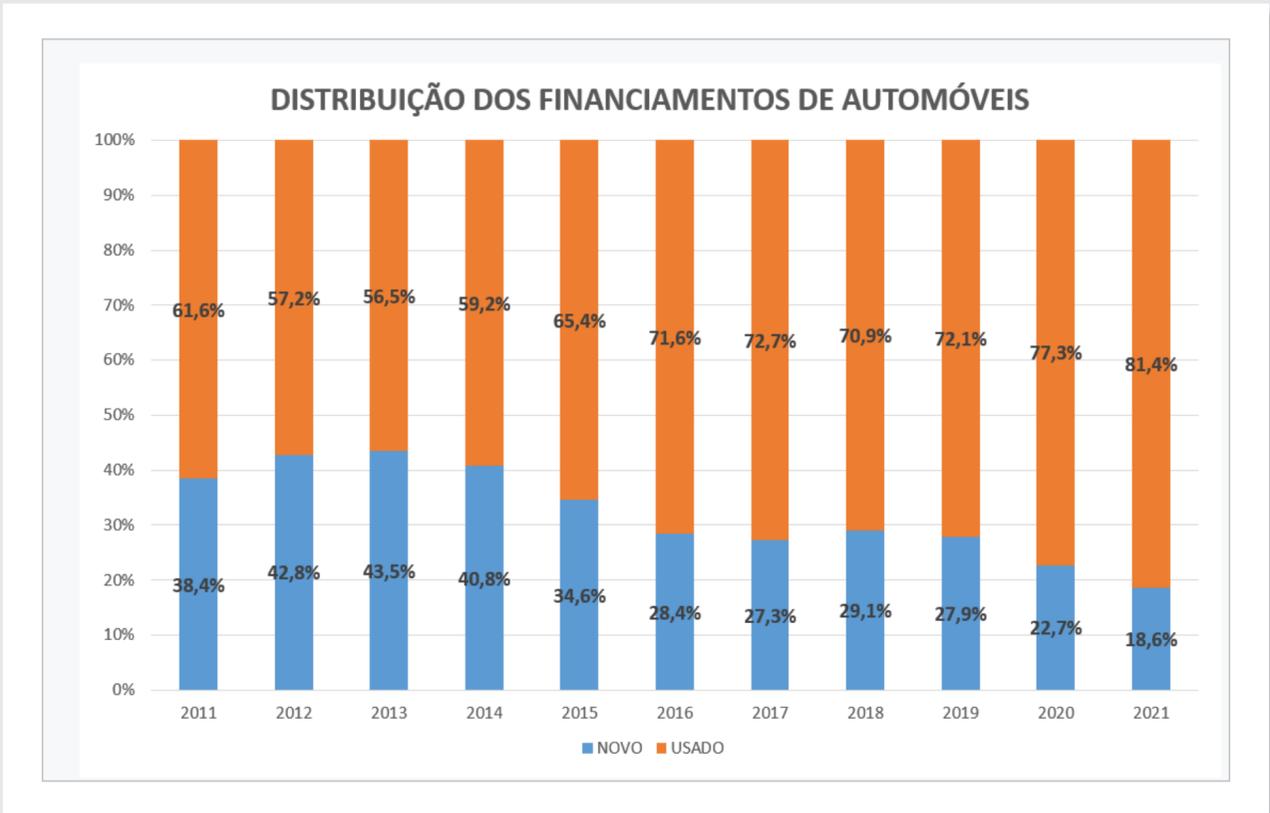


CRÉDITO

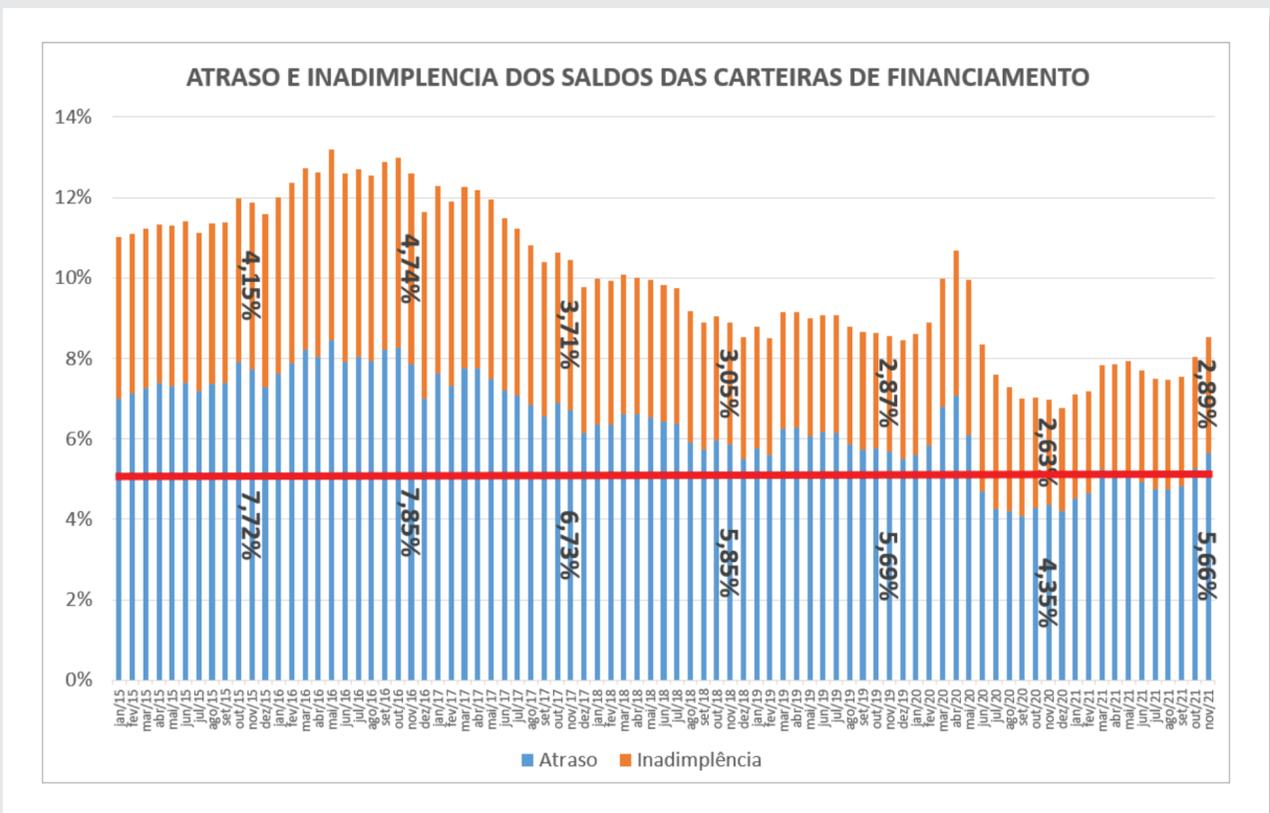
CRÉDITO







APESAR DE UMA TENDÊNCIA DE ALTA NOS ÚLTIMOS MESES OS ÍNDICES DE INADIMPLÊNCIA E ATRASO DOS SALDOS DAS CARTEIRAS DE FINANCIAMENTO PERMANECERAM ESTÁVEIS!

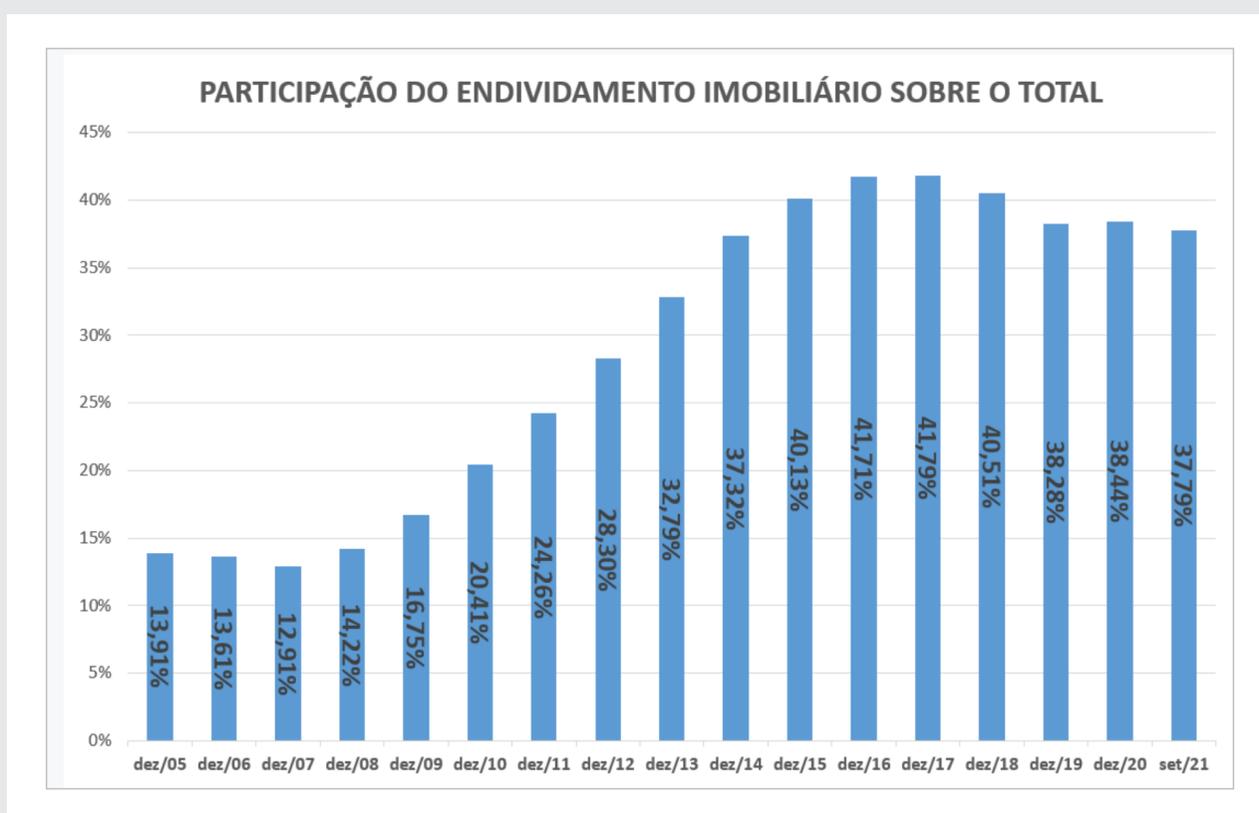
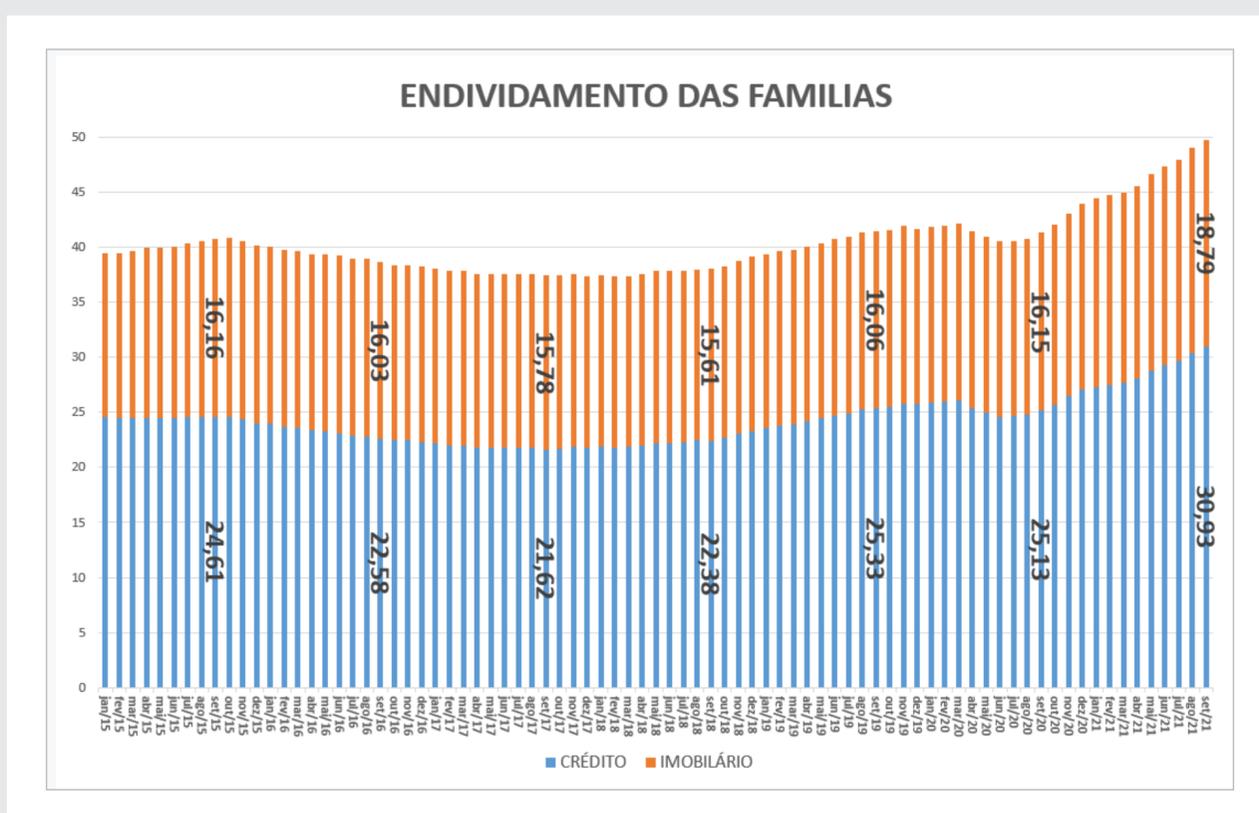


# CRÉDITO

Nota-se que, mesmo com o advento da pandemia, o brasileiro se endividou para conquistar aquilo que deseja.

## DESTA FORMA, PERCEBEMOS QUE O ENDIVIDAMENTO IMOBILIÁRIO CRESCEU NOS ÚLTIMOS ANOS E SE CONSOLIDOU EM UM PATAMAR ELEVADO.

Contudo, outras formas de crédito (como aquisição de veículo) vieram conquistando cada vez mais um espaço dentro do orçamento das famílias.



ECONOMIA  
ECONOMIA  
**ECONOMIA**  
ECONOMIA  
ECONOMIA

# ECONOMIA

A pandemia tornou o trabalho de projeção econômica mais desafiador. As projeções feitas pelos economistas brasileiros no início de 2020 e 2021 tiveram um desempenho ruim.

A principal discussão para a economia mundial e para o Brasil provavelmente será a inflação. As pressões de preço têm se mostrado mais intensas e duradouras do que o previsto, sugerindo que as taxas de juros podem estar ainda baixas demais no mundo.

No Brasil, a inflação medida pelo IPCA superou 10% no acumulado em 12 meses, quase três vezes acima da meta do banco central (3,75% para 2021). A autoridade monetária conseguirá trazer a inflação de volta à trajetória de metas no ano que vem?

Um tópico relacionado a isso são os gargalos nas cadeias de suprimento globais, que aumentam os custos de insumos e limitam a produção industrial. No início de 2021, pensávamos que, com o avanço da vacinação e a reabertura da economia, esses problemas de abastecimento iriam se normalizar. Mas, no curto prazo, está ocorrendo o contrário. A demanda por bens duráveis acelerou na frente da oferta, agravando os desequilíbrios. Isso persistirá em 2022? Qual o impacto desses desequilíbrios nas projeções de PIB e inflação?

No Brasil, a política fiscal segue nos holofotes. O governo enviou ao Congresso uma Emenda Constitucional para alterar o teto de gastos e permitir novos gastos sociais nos próximos anos. A medida levantou questões sobre a dinâmica da dívida pública ao longo dos próximos anos, considerando o já elevado nível de endividamento e de taxas de juros do Brasil. Acreditamos que a política fiscal estará no centro do debate econômico na corrida eleitoral deste ano. A inflação e o crescimento econômico e a evolução da taxa de câmbio dependem dessa questão.

A aceleração da inflação segue uma das principais preocupações para a economia mundial neste início de ano. As pressões de custo em diversas cadeias produtivas se juntaram à demanda em recuperação – turbinada por políticas monetárias e fiscais bastante expansionistas – e pelo efeito da reabertura da economia com o avanço da vacinação.

No Brasil, a inflação global foi turbinada pela taxa de câmbio persistentemente depreciada e pela crise hídrica, que impactou preços de alimentos e energia.

Este movimento ainda não deu sinais de acomodação. Os índices de preço no atacado

voltaram a acelerar no exterior e no Brasil nos últimos meses.

A inflação mais alta este ano pesa em 2022 por conta do repasse inercial (processo de reajuste automático de preços, que se baseia na inflação passada e reflete os preços presentes), principalmente em preços de serviços e bens administrados.

Com relação à atividade econômica, novamente o tema de gargalos nas cadeias globais de suprimentos aparece como protagonista para o ano que vem.

As restrições aumentaram substancialmente os custos de produção e distribuição, o que limita a atividade econômica (principalmente a produção manufatureira) e pressiona a inflação. Então, eis que surge a questão: por quanto tempo esse descompasso entre oferta e demanda persistirá?

Sinais de normalização (ainda que de forma parcial) nas cadeias de abastecimento e nos serviços de transporte eram esperados para o segundo semestre de 2021, mas houve pouco progresso.

No Brasil, a falta de insumos e a forte elevação dos custos (especialmente com energia) explicam, em grande medida, a retração da produção industrial ao longo de 2021. Neste cenário, vale o destaque para o setor automotivo, muito impactado pela escassez de chips e semicondutores, o que levou os estoques de veículos a patamares historicamente baixos.

Olhando para 2022, o desempenho do setor industrial está repleto de incertezas. Esperamos uma normalização gradual das cadeias de suprimentos no ano que vem, destravando a produção em cadeias manufatureiras importantes e permitindo, assim, a recomposição de estoques.

O provável arrefecimento dos investimentos e do consumo das famílias causado pela política monetária contracionista também deve contribuir para o reequilíbrio entre oferta e demanda em 2022. Ou seja, não necessariamente um cenário otimista, mas ao menos perspectivas de redução de desequilíbrios econômicos. Essas premissas não são consensuais e, portanto, o debate sobre restrições de oferta continuará no centro das atenções no próximo ano.

Outro tema que deve ser muito relevante em 2022 será o crescimento potencial do PIB do Brasil no período pós-pandemia. Por um lado, a pandemia implicou mudanças significativas

# ECONOMIA

em sistemas de trabalho, capacitação, comercialização, entre vários outros, e acompanhamos a adoção de novas tecnologias, ferramentas e processos por parte das empresas e famílias. Na visão de muitos analistas, essas mudanças podem levar a aumento da produtividade geral da economia, especialmente da força de trabalho.

Por outro lado, a interrupção parcial das atividades escolares durante a crise da Covid-19 e a insuficiência de recursos educacionais (especialmente no setor público) possivelmente causaram redução do capital humano no país. Além disso, a crise de saúde pública parece ter aumentado as desigualdades de renda no Brasil, além de ampliar as preocupações com os níveis de pobreza e precariedade do mercado de trabalho. Esses elementos, ainda que indiretamente, também afetam as discussões sobre o potencial de crescimento econômico.

**VOLTANDO AO LADO POSITIVO, REFORMAS REALIZADAS NOS ÚLTIMOS ANOS E A EXPANSÃO DOS MERCADOS DE CAPITAIS PODEM TER CONTRIBUÍDO PARA IMPULSIONAR A CAPACIDADE DE CRESCIMENTO DA ECONOMIA NO LONGO PRAZO.**



# PONTOS DE ATENÇÃO

- Desemprego elevado, endividamento das famílias e dificuldades financeiras das empresas;
- Cumprimento do teto de gastos;
- Eleições presidenciais de 2022, com o debate sobre a economia entrando em pauta nos próximos meses;
- Inflação Global e elevados preços das commodities pressionando custos;
- Limitação de oferta de matérias primas;
- Preocupações com os efeitos da variante Ômicron (novas interrupções nas cadeias de produção?)

ECONOMIA



ECONOMIA





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

ATIVIDADE, INFLAÇÃO E JUROS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PIB (%)	3,0	0,5	-3,5	-3,3	1,3	1,8	1,4	-4,1	4,6	0,3
Agropecuária (%)	8,4	2,8	3,3	-5,2	14,2	1,3	0,6	2,0	0,6	2,9
Indústria (%)	2,2	-1,5	-5,8	-4,6	-0,5	0,7	0,4	-3,5	4,7	0,0
Serviços (%)	2,8	1,0	-2,7	-2,3	0,8	2,1	1,7	-4,5	4,6	0,6
PIB (R\$) - bilhões (Preços Correntes)	5.331,6	5.779,0	5.995,8	6.269,3	6.585,5	7.004,1	7.407,0	7.447,9	7.787,2	7.812,5
PIB (US\$) - bilhões	2.275,9	2.175,6	1.535,5	1.924,0	1.990,8	1.807,9	1.837,9	1.433,4	1.398,1	1.403,2
População - milhões	201,0	202,8	204,5	206,1	207,7	209,2	210,7	211,7	213,4	214,7
PIB per capita - US\$	11,3	10,7	7,5	9,3	9,6	8,6	8,7	6,8	6,6	6,5
IPCA - IBGE (%)	5,9	6,4	10,7	6,3	2,9	3,7	4,3	4,5	10,0	5,1
IGP-M - FGV (%)	5,5	3,7	10,5	7,2	-0,5	7,5	7,3	23,1	17,8	5,5
Taxa Selic (final de período) %	10,0	11,8	14,3	13,8	7,0	6,5	4,5	2,0	9,3	11,4



# ÍNDICE DE CONFIANÇA DO CONSUMIDOR

CONFIANÇA

CONFIANÇA

**CONFIANÇA**

CONFIANÇA

CONFIANÇA

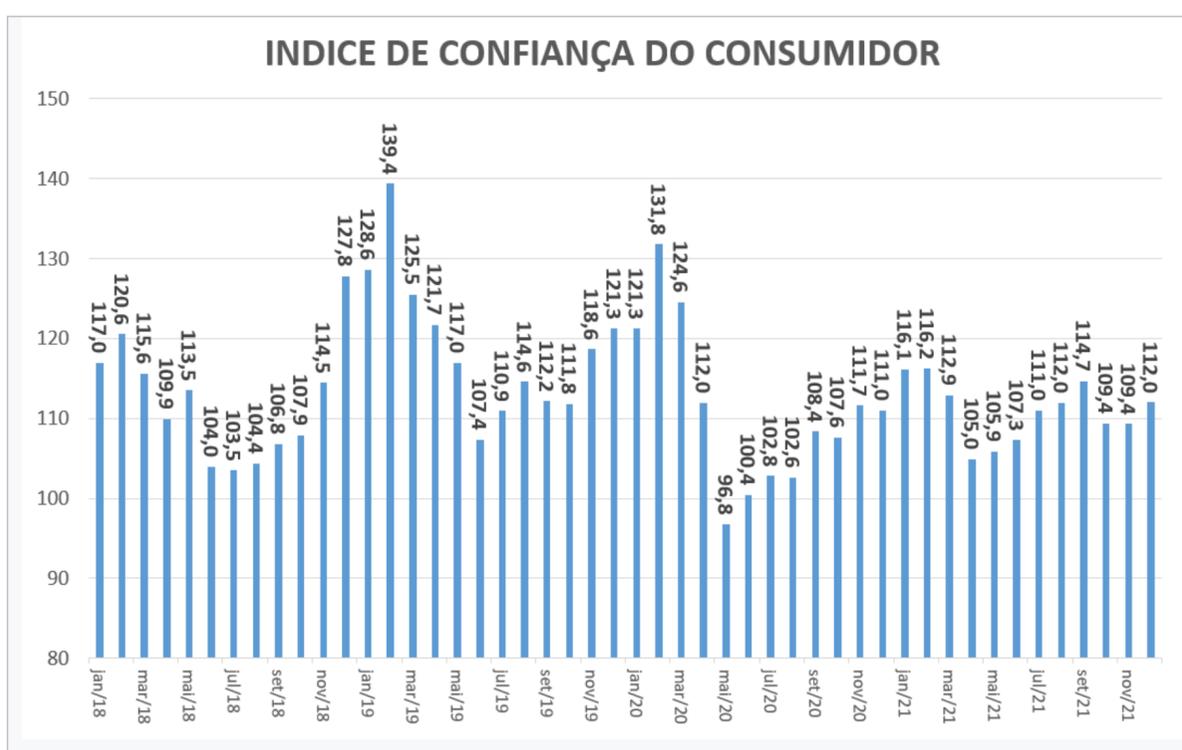
# ÍNDICE DE CONFIANÇA DO CONSUMIDOR

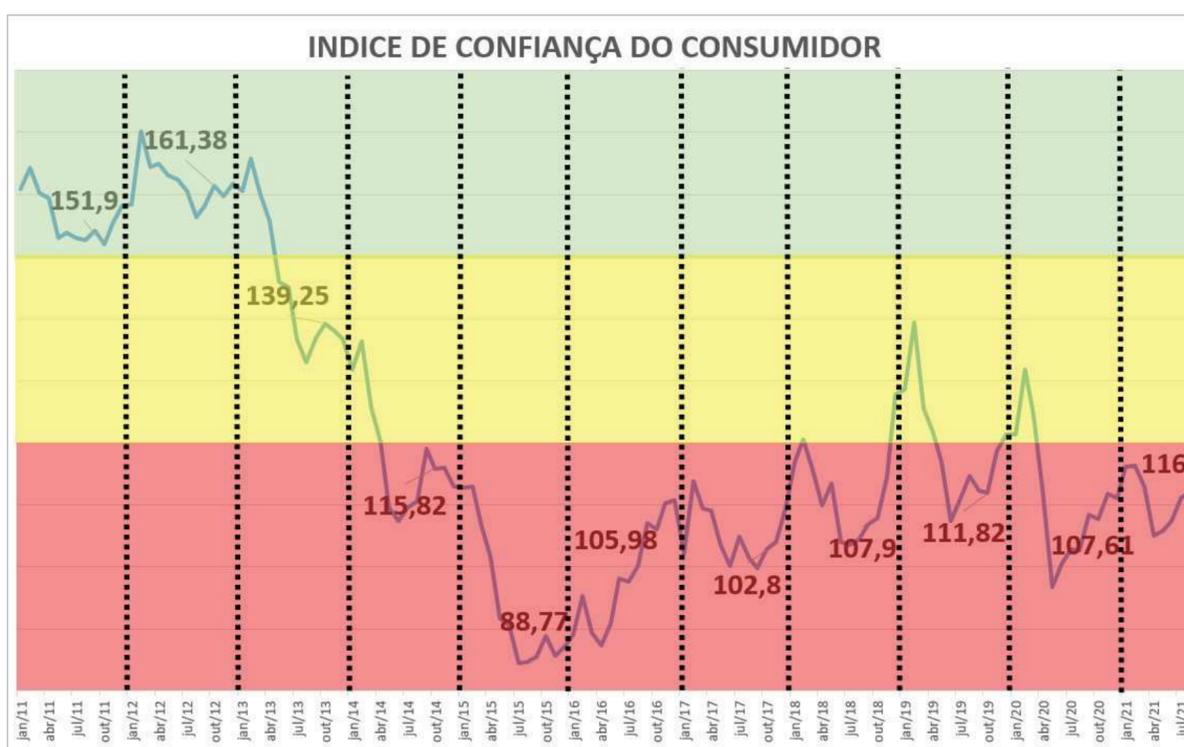
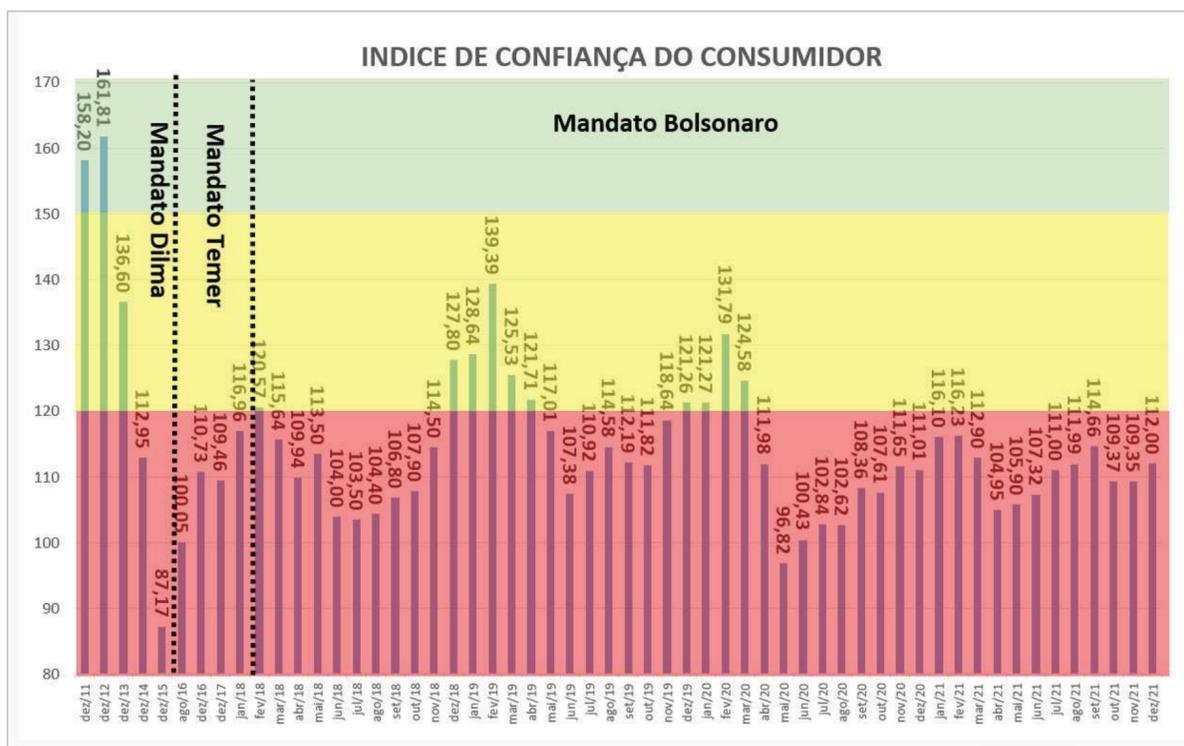
Outro ponto principal que determina a demanda por veículos é o índice de confiança do consumidor.

Nota-se que a confiança do consumidor encontra-se numa situação extremamente desconfortável nos últimos 2 anos.



CONFIANÇA







**VENDA DE VEÍCULOS**

VEÍCULOS

VEÍCULOS

**VEÍCULOS**

VEÍCULOS

VEÍCULOS

# VENDAS AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

Com a falta contínua de insumos para produção de veículos tivemos, no mês de dezembro, um total de 193,5 mil carros vendidos. Isso significou alta de 20,7% sobre o mês anterior (novembro) quando tivemos 160,3 mil carros vendidos.

Sobre o mesmo mês do ano passado, registramos queda de 16,9%, oportunidade

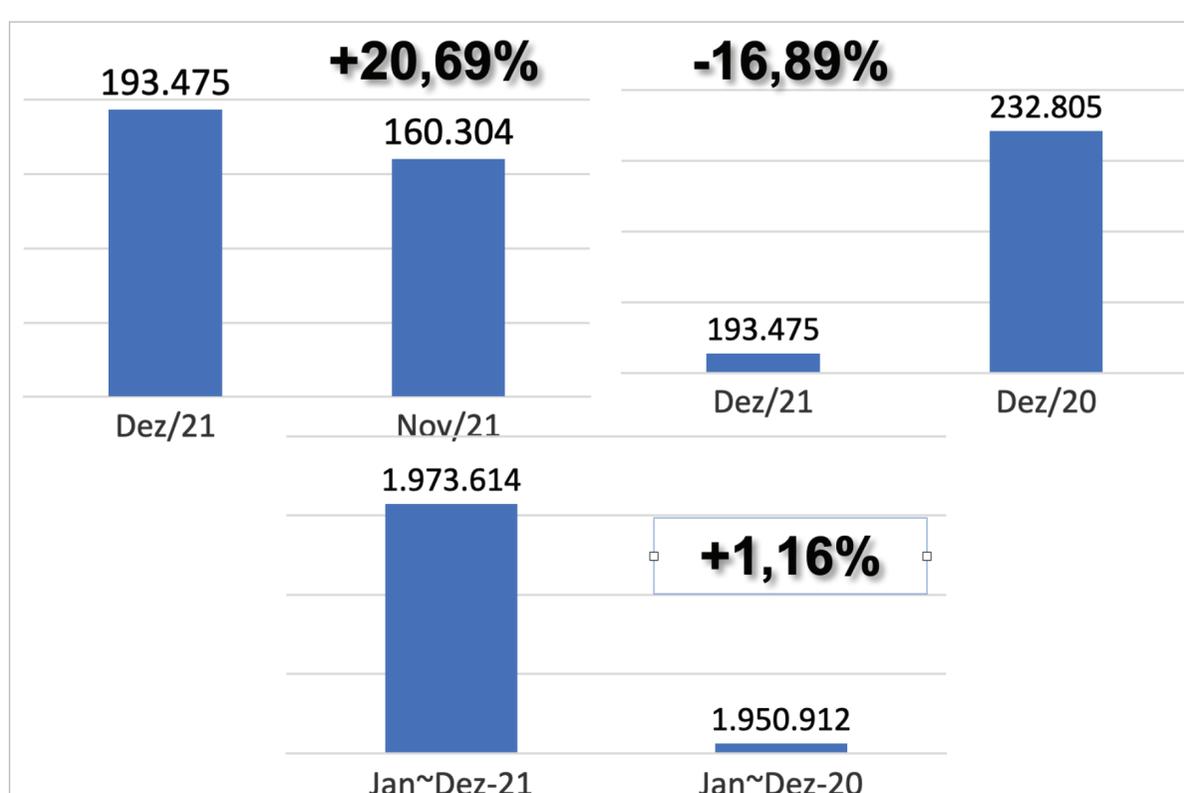
em que foram vendidos 232,8 mil carros.

No acumulado do ano de 2021 o setor registrou alta de 1,2%. Tivemos, no ano de 2021, a venda de 1,974 milhão de carros contra 1,951 milhão sobre o ano de 2020.



**NO ACUMULADO DO ANO, O SETOR REGISTRA ALTA DE 1,2%.**

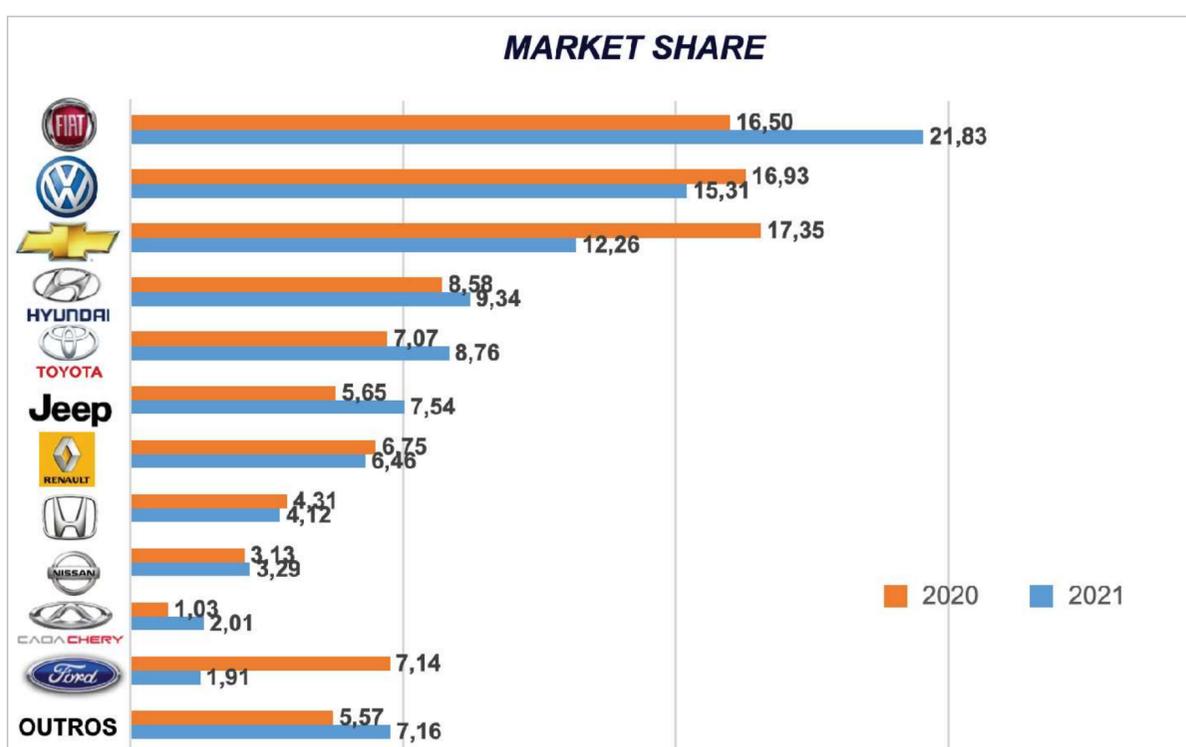
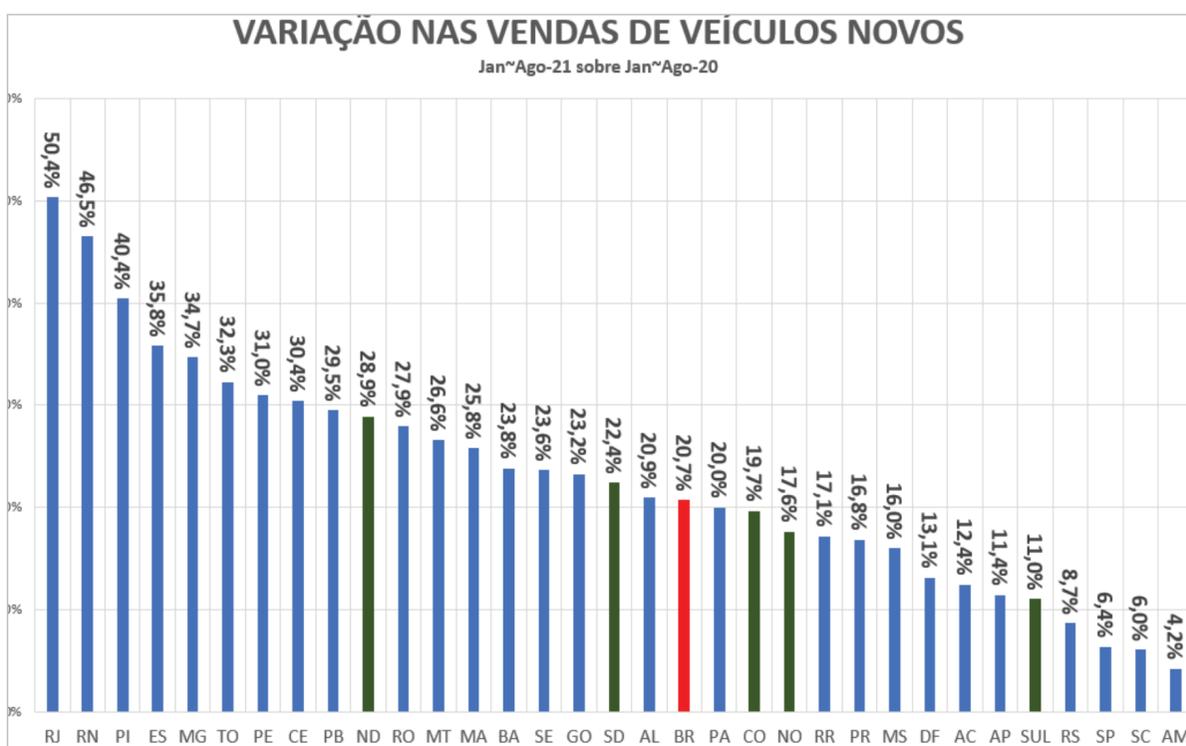
## VENDAS - AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES



# VENDAS - AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

AUTOMÓVEIS

VENDAS DE VEÍCULOS - JANEIRO A DEZEMBRO						
SUBSEGMENTO	2020	PART.%	2021	PART.%	DEIFERENÇA	V%
<b>SUV</b>	<b>528.246</b>	<b>27,08%</b>	<b>668.011</b>	<b>33,85%</b>	<b>139.765</b>	<b>26,46%</b>
HATCH PEQUENO	681.519	34,93%	550.481	27,89%	-131.038	-19,23%
SEDAN PEQUENO	272.561	13,97%	220.884	11,19%	-51.677	-18,96%
<b>PICAPE GRANDE</b>	<b>168.745</b>	<b>8,65%</b>	<b>220.225</b>	<b>11,16%</b>	<b>51.480</b>	<b>30,51%</b>
<b>PICAPE PEQUENA</b>	<b>117.680</b>	<b>6,03%</b>	<b>137.984</b>	<b>6,99%</b>	<b>20.304</b>	<b>17,25%</b>
SEDAN MÉDIO	85.439	4,38%	77.355	3,92%	-8.084	-9,46%
<b>FURGÃO</b>	<b>48.782</b>	<b>2,50%</b>	<b>57.947</b>	<b>2,94%</b>	<b>9.165</b>	<b>18,79%</b>
MONOVOLUME	32.084	1,64%	25.786	1,31%	-6.298	-19,63%
<b>SEDAN GRANDE</b>	<b>10.709</b>	<b>0,55%</b>	<b>11.889</b>	<b>0,60%</b>	<b>1.180</b>	<b>11,02%</b>
HATCH MÉDIO	4.634	0,24%	2.830	0,14%	-1.804	-38,93%
STATION WAGON	513	0,03%	222	0,01%	-291	-56,73%
<b>TOTAL</b>	<b>1.950.912</b>	<b>100%</b>	<b>1.973.614</b>	<b>100%</b>	<b>22.702</b>	<b>1,16%</b>



# VENDAS CAMINHÕES E ÔNIBUS

As vendas de veículos pesados (no caso caminhões e ônibus) são um forte termômetro de como andam as expectativas do empresariado quanto ao futuro da economia. E o resultado de 2021 não poderia ser melhor!

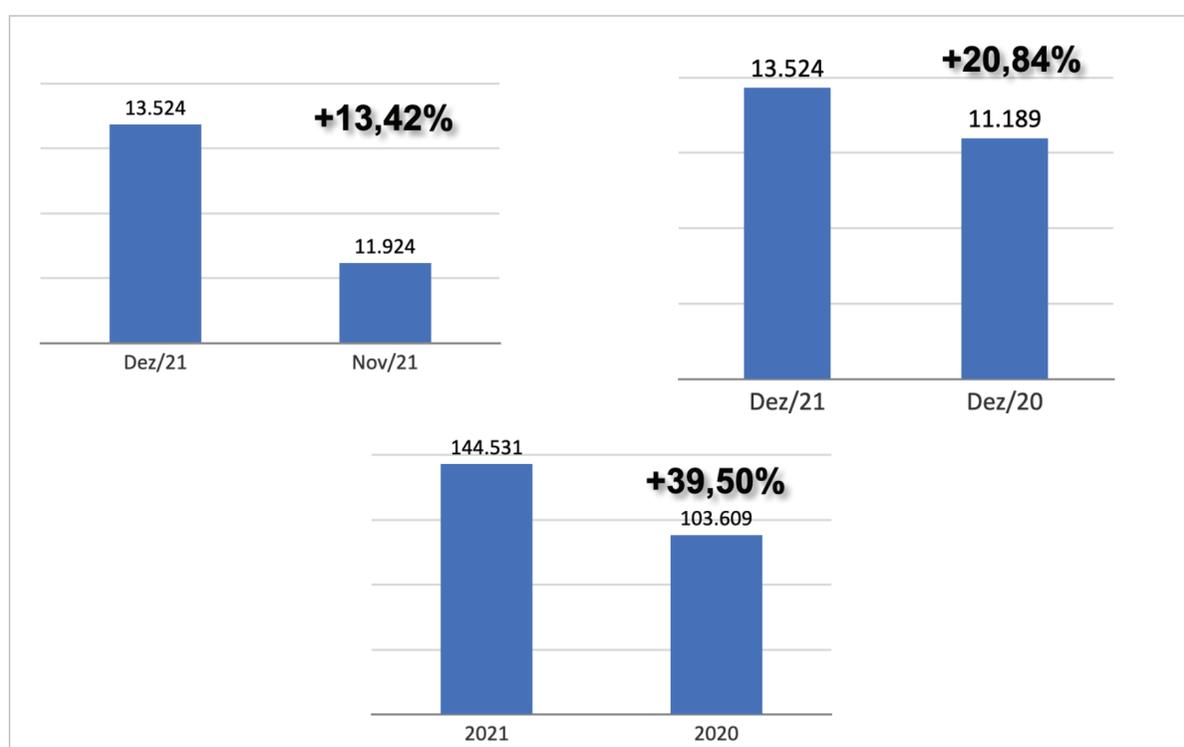
O ano de 2021 se encerrou com mais de 144,5 mil veículos vendidos, o que representou um

crescimento de quase 40% sobre o ano anterior (2020) quando foram comercializados 103,6 mil veículos.

Com a iminente troca de motorização (obrigatória) para o começo de 2023 deveremos ter um 2022 de crescimento nas vendas superior a 15%.

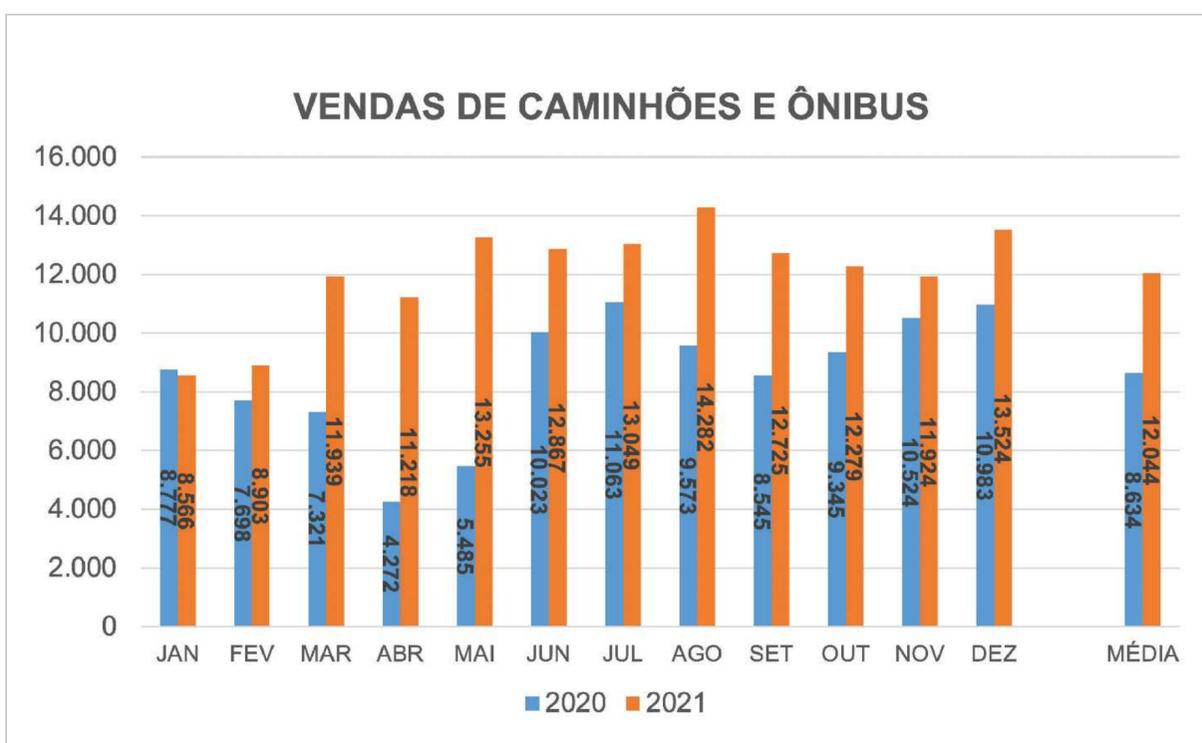
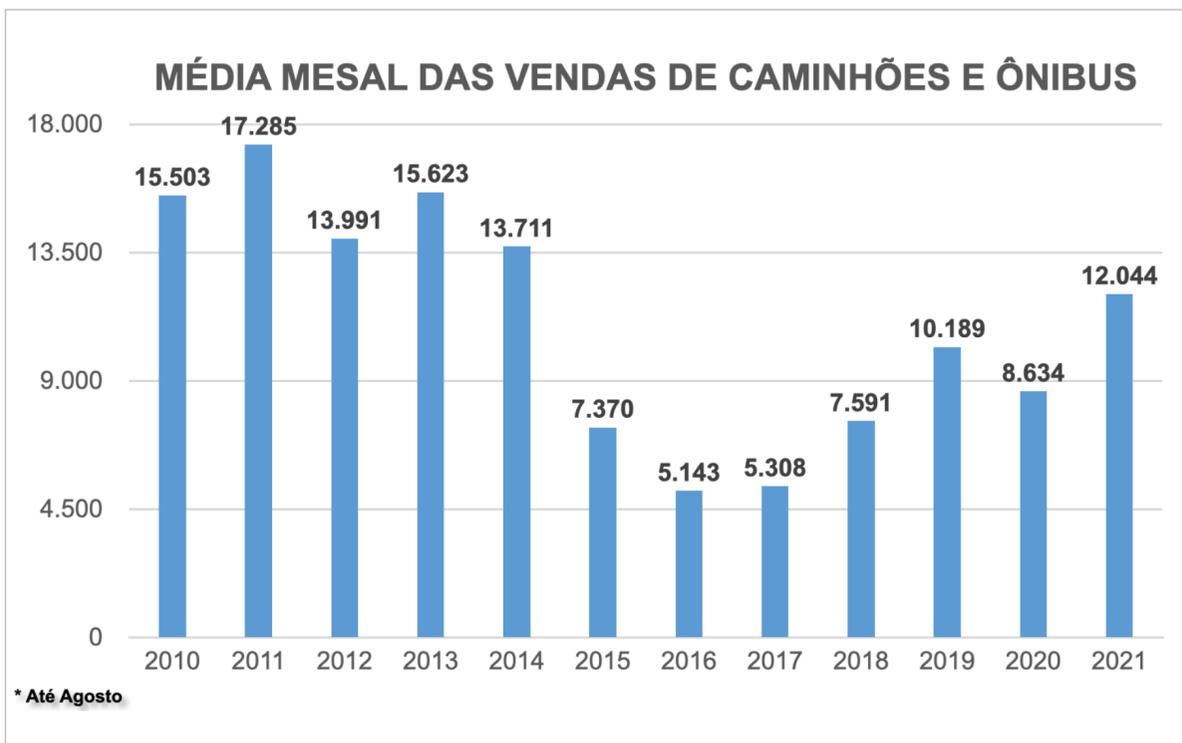


## VENDAS - CAMINHÕES E ÔNIBUS



# VENDAS - CAMINHÕES E ÔNIBUS

CAMINHÕES  
CAMINHÕES  
CAMINHÕES



# DBK

DEALERSHIP BROKERS

COMPRA E VENDA DE  
CONCESSIONÁRIAS

31 4042.0004 | [www.dbk.net.br](http://www.dbk.net.br)