

Análise econômica da alta nos preços dos carros: a inevitabilidade das leis de oferta e demanda

Lucas Rocha Torres²⁴

Segundo dados de 2019 referentes a propriedades de automóveis e motos no Brasil, 49,2% dos domicílios brasileiros tem um carro na garagem para uso pessoal, considerando ser um país subdesenvolvido é um número relativamente alto. Não só, mas ao comparar a pesquisa de 2019 com os anos anteriores é possível perceber um aumento gradual na porcentagem anualmente, é razoável supor que esse número ao menos manteve o mesmo patamar nos dois anos seguintes, de toda forma fato é que os automóveis representam uma parcela considerável no todo das atividades sociais e econômicas dos brasileiros sendo um dos principais meios de locomoção, apresentando uma alta em relação aos outros, mudanças nos preços e condições do setor automobilístico tem efeito quase que direto no financeiro de uma grande parte da população.

Assim, os recentes aumentos nos preços dos carros novos e usados vem assustando muitas pessoas de alguns meses para cá, nenhuma surpresa considerando que qualquer um com o mínimo conhecimento dos preços de dois anos atrás está sujeito ao espanto se deparando com um aumento de 27,2% nos preços dos principais veículos de entrada encontrados no mercado (agregado formado pelo Mobi, Gol, Kwid, Uno e Up) apenas no período de 09/2020 até 09/2021. Não obstante, o problema vai muito além e se espalhou por todo mercado, talvez uma das melhores maneiras de ilustrar a situação seja analisando os preços nas três marcas mais vendidas por exemplo, sendo... Volkswagen (17,44% do mercado), Fiat (15,55% do mercado) e Chevrolet (11,37% do mercado), nessas três marcas o aumento de preço nos modelos de entrada dos cinco carros mais vendidos de cada uma, no período de 09/2020 até 09/2021, foi de respectivamente 21,57%, 30,13% e 22,33%. Expandindo a análise para o resto do mercado, a Hyundai apresentou um aumento de 27,69%, no mesmo período citado, no agregado dos modelos de entrada do Hb20, Hb20s e Creta, falando mais especificamente do Hb20 um dos carros populares mais amados e vendidos no Brasil, o preço na sua versão de entrada exibiu um aumento de 45,66% no período de dois anos entre setembro de 2019 e 2021, a Jeep com os seus SUV'S sucessos de venda (Renegade e Compass) registrou um aumento de 25,85% em seus preços no mesmo período de dois anos citados acima, já a Toyota com a média dos seus mais vendidos (Corolla, Yaris Hb, Yaris Sedan, Hilux Sw4) no período de 09/2020 até 09/2021 teve um aumento de 26,47%. A média do aumento de preço no agregado de todas as marcas é de 25,46% no período

²⁴ É graduando em Economia pelo IDP.

de 09/2020 até 09/2021, entretanto o número se torna maior no intervalo de dois anos, beirando os 38% de aumento. Por fim, uma das categorias mais vendidas, sendo os SUV'S, exibiu uma variação de 12,65% nos preços apenas na janela de tempo de 03/2021 até 09/2021.

Como grande parte dos problemas que dizem respeito a ciência econômica, é comum que esse em particular também cause em muitas pessoas uma certa euforia na hora em que se busca algum culpado, alguns culpam o governo, outros dizem ser culpa apenas do câmbio, outros dizem ser resultado da ganância das empresas e montadoras em “aumentar discriminadamente seus lucros”, mas fato é que apenas uma análise econômica séria das condições do setor automobilístico não só como de todo mercado é capaz de deduzir quais as principais causas desse aumento generalizado nos preços. Tarefa essa que cabe ao economista, e a “sua” tentativa de mais uma vez esclarecer as massas as verdadeiras leis e condições que regem suas vidas e o sistema econômico que os cerca. Isto posto, o principal objetivo desse texto é viabilizar esse conhecimento para os leigos nas nuances da economia, assim pretendo trazer um equilíbrio em minha abordagem de maneira que o essencial (e mais um pouco) dos dados e didáticas estejam inclusos, mas de forma que não torne a leitura cansativa para o leigo, ou rasa para o já iniciado.

Para compreender corretamente a alta nos preços dos veículos, primeiro é preciso voltar quase 2 anos no tempo e olhar para o que acontecia no mundo inteiro naquela época. Em meados de março de 2020 as nações mundiais testemunhavam o início do surto do vírus Covid-19 e em 11/03/2020 a Organização Mundial da Saúde declarou que a situação era de fato uma pandemia. Com isso a principal estratégia de combate ao vírus adotada pela maioria dos governos mundiais foi o isolamento social, representado pelo “lockdown” como foi chamado, independente dos méritos e resultados de tais medidas fato é que elas desencadearam uma série de rupturas no sistema financeiro global, assim como nas cadeias produtivas. Logo, muitos setores não funcionaram por meses, com fabricas fechadas e funcionários não podendo ir trabalhar, entretanto com as medidas de isolamento social empresários no mundo inteiro viram-se em necessidade de tocar seus negócios de dentro de suas casas, pelo chamado “homeoffice”, assim o meio digital por alguns meses para muitos no mundo inteiro tornou-se o principal meio de trabalho. As implicações disso são claras... a demanda por eletrônicos tais como computadores e suas peças, smartphones, tablets e outros elevou-se a níveis não esperados, considerando o mundo inteiro “parado”. Com isso, as raízes do problema que vemos hoje nos veículos começaram a se formar, sendo mais claro, eletrônicos como os citados acima utilizam de chips chamados semicondutores para seu funcionamento, os mesmos também são essenciais na produção de carros por exemplo, tendo sua presença do freio de mão à outras áreas como multimídias, entretanto os entraves a produção desses chips provocados pelas medidas de lockdown e fechamento de fábricas trouxeram rupturas na cadeia produtiva preocupantes a ponto de a Intel (uma das maiores fabricantes do mundo) ter admitido recentemente que demoraram “alguns anos” para a indústria se equilibrar. A alta demanda por eletrônicos, traga

pela necessidade de trabalho e estudo a distância em diversos países, potencializou de certa forma o problema na oferta dos chips semicondutores.

Analisando pelas leis da oferta e demanda já podemos entender que as proibições a produção industriais dos chips e outras peças, juntamente com o aumento da procura por aparelhos eletrônicos no período de fechamento generalizado do comércio mundial contribuíram para uma redução drástica na oferta dos insumos para produção dos carros, e por consequência na oferta de carros e veículos em geral. Filtrando a análise para o Brasil e os impactos no mercado nacional, a redução nos níveis de produção foi ainda mais expressiva considerando que segundo a Abisemi (Associação Brasileira da Indústria de Semicondutores) o país importa 90% dos semicondutores que utiliza. Logo, a curva de oferta dos carros e comerciais leves “deslocou-se” para esquerda, como mostram os dados de produção da Anfavea: da quantidade total produzida em 2020 em relação ao ano anterior houve uma redução de 28,5%, e do primeiro semestre de 2021 para o segundo de 2020 a redução foi de 12,7%. Assim, esse deslocamento da curva de oferta para esquerda representa não apenas uma redução na oferta em si, mas também na capacidade produtiva dos “ofertantes”.

A demanda por sua vez não apresentou o mesmo comportamento da oferta, analisando o comportamento das pessoas durante os quase dois anos de pandemia, percebemos uma diminuição da demanda durante o boa parte do primeiro ano de pandemia onde as condições ainda eram incertas e muitos se encontravam em condições financeiras desfavoráveis devido ao fechamento do comércio e por conseguinte o impedimento ao trabalho e renda, tal situação é melhor ilustrada pela variação nas vendas de carros no espaço de tempo de 09/2019 à 09/2020 com uma queda de 34,67% (vendas representadas pelos índice de emplacamento). Entretanto, seja por influência da retomada ao comércio e atividades econômicas ou por medidas de distribuição de auxílios e crédito a população por parte do estado (olhar último parágrafo), a demanda (por bens no geral, mas aqui tratando exclusivamente de carros) aumentou consideravelmente, as vendas de carros no período de 09/2020 até 09/2021 aumentaram em quase 8%. Não apenas as vendas que representam de certa forma mais o efeito do que a causa, mas a variação no índice de intenção de consumo das famílias (ICF) aumentou consideravelmente entre setembro de 2020 e março de 2021, com significativos 13,76% de aumento. Com isso tendo, as duas variáveis, tanto a oferta quanto a demanda, devidamente analisadas, a análise econômica pode ser concluída.

Logo, seguindo a lógica das leis de oferta e demanda o verdadeiro estopim para o aumento rápido e generalizado no preço dos carros foi o “deslocamento da curva de demanda para direita” após meados de março de 2021, não seria incorreto na mesma linha de raciocínio supor que a curva de demanda havia se deslocado para esquerda previamente nos primeiros meses de pandemia e posteriormente (03/2021) iniciou sua retomada para os patamares pré-

crise. Com a oferta em níveis baixos devido à crise na produção dos semicondutores, advinda das medidas de isolamento social, o aumento da demanda veio acompanhado de uma escassez generalizada de carros no mercado e o resultado foi o aumento nos preços, que deverá continuar se estendendo até que os níveis de produção normalizem. Outra vez a lei mais conhecida e simples da economia nos explica fenômenos complexos, a oferta baixa com a demanda elevada sempre causa preços altos pelo fato da escassez implicar que os comerciantes aumentem seus preços de forma que as necessidades mais urgentes sejam atendidas.

Acredito que para finalizar devo “jogar uma luz” na questão vista do aumento significativo na demanda no período de início de retomada das atividades econômicas, em meio ao começo de um cenário pós crise em que muitas indústrias (inclusive a automobilística) lutavam e ainda lutam para retomar aos níveis de atividade pré-crise é no mínimo curioso o aumento expressivo observado na intenção de consumo das famílias bem como nos índices de emplacamento. Claramente um assunto para outro texto, mas é importante uma investigação econômica visando entender até que ponto o aumento na demanda pós-crise foi um fenômeno de recuperação real na renda das pessoas, ou como muitos economistas especulam um fenômeno inflacionário causado pela expansão da base monetária e redução na taxa de juros como foi feito durante a pandemia não apenas pelo governo brasileiro, mas como de diversos outros países.

REFERÊNCIAS

Fecomerciosp.com.br – Índice de Intenção de Consumo das Famílias.

Fenabreve.org.br – Ranking por marca acumulada até agosto 2021, informativo, emplacamento da Fenabreve.

Ranking por marca acumulada até outubro 2021, informativo, emplacamento da Fenabreve (ed.225).

Veículos.fipe.org.br – Fundação instituto de pesquisa econômica.

Anfavea.com.br – Séries mensais, a partir de janeiro de 1957 de autoveículos por segmento de produção.

<https://www.cnnbrasil.com.br/business/falta-de-chips-afeta-gigantes-de-tecnologia-e-produto-e-disputado-globalmente/>.

<https://www.cnnbrasil.com.br/business/falta-de-chips-afeta-o-mundo-todo-e-brasil-importa-90-do-que-consome/>.

<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/por-crise-dos-semicondutores-pode-faltar-carros-novos-no-brasil-ate-2022/>.

<https://www.automotivebusiness.com.br/pt/posts/noticias/falta-de-eletronicos-e-novo-gargalo-a-producao-de-veiculos-no-brasil/>.