



Católica Porto
Investment Club

A ECONOMIA CHINESA E O SEU IMPACTO NA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL EUROPEIA

Janeiro de 2025

A ECONOMIA CHINESA E O SEU IMPACTO NA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL EUROPEIA

Glossário:

EUA - Estados Unidos da América

EVs - Veículos elétricos

FMI - Fundo Monetário Internacional

I&D - Investigação e Desenvolvimento

OMC - Organização Mundial do Comércio

PIB - Produto Interno Bruto

SOE - State Own Enterprise

UE - União Europeia

O modelo económico chinês e a influência do Estado

Antes de 1979, a China sob liderança de **Mao Tsé-Tung**, manteve o país sob uma **economia fechada e planificada**. Posteriormente, com Deng Xiaoping, o país adotou a **“Política da Porta Aberta”**, onde a China permitiu a **criação de zonas económicas especiais**, a fim de transitar para uma **economia de matriz socialista**. Deste modo, passou a ser permitido a instalação de empresas estrangeiras que, apenas poderiam fazer negócio sob certas condições, nomeadamente, a **partilha de conhecimento com empresas chinesas**, através de joint ventures, promovendo assim a transferência de conhecimento. De seguida, o **excesso de mão-de-obra barata, os incentivos fiscais** e a **legislação mais favorável** face a estas multinacionais, permitiram atrair um **maior investimento estrangeiro**.

O setor público domina a economia chinesa, com as **State Own Enterprise (SOEs)** que beneficiam de **acesso facilitado ao capital, legislações favoráveis** e **controlo de setores estratégicos**, consequentemente criando **monopólios**. É frequente a presença de proprietários privados que estejam afiliados ao Partido Comunista Chinês. Esta prática é praticamente indispensável a fim de assegurar a competitividade, e evitar potenciais retaliações, como foi o caso do desaparecimento do notório CEO, **Jack MA**. As primeiras empresas chinesas a investir no estrangeiro também foram as SOEs, e a entrada em bolsas de valores exigia autorização do Estado.

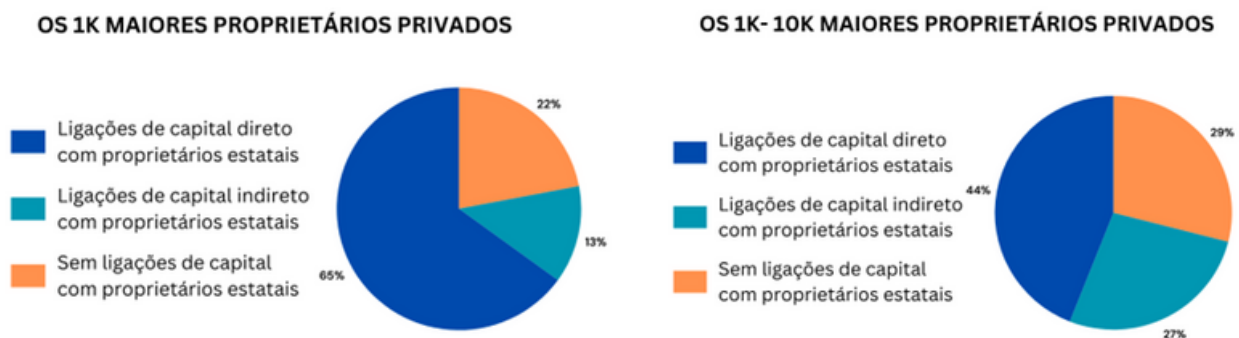
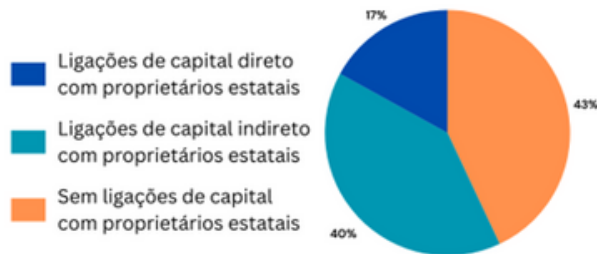


Gráfico 1

Fonte: Stanford, Center on China's economy and Institutions, 2024

INTRODUÇÃO ECONÓMICA

OS 10K-100K MAIORES PROPRIETÁRIOS PRIVADOS



PROPRIETÁRIOS PRIVADOS COM MENOS DOS 100K



Gráfico 2

Fonte: Stanford, Center on China's economy and Institutions, 2024

De acordo com o **"Stanford, Center on China's economy and Institutions"**, **os maiores proprietários privados das empresas chinesas têm ligações diretas com o Estado**. Por exemplo, a East Hope Aluminum possui pelo menos 10% de 236 empresas. Em 2019, mais de 100.000 proprietários privados na China tinham ligações diretas com o Estado, representando mais de 15% do capital registado no país. **As maiores empresas estatais detêm, também, participações significativas nas empresas privadas de menor dimensão**. No total, 3,5 milhões de proprietários tinham ligações "indiretas" com o Estado, correspondendo a mais de 18% do capital registado.

Nos últimos anos, a China tem vindo a enfrentar inúmeros desafios tanto **humanitários como económicos**, tomando como exemplo a pandemia em 2020 e o colapso do setor imobiliário em 2021, respetivamente. As medidas estabelecidas pelo governo central a fim de combater a pandemia, impactaram significativamente a economia, levando a um desaceleramento. No entanto, essa queda **agravou a dependência do Produto Interno Bruto (PIB) chinês pelas exportações e gastos públicos**, que se tornaram os principais motores do crescimento e, por outro lado, **causou a queda do consumo interno e externo**.

Porém, os objetivos estratégicos do partido comunista chinês não se alteraram, **continuam a transferir os seus investimentos de capitais do setor imobiliário para a produção e investigação intensiva em tecnologia** (Kroeber, 2024).

INTRODUÇÃO ECONÓMICA

Através da emissão de títulos de longo prazo, o estímulo fiscal direto procurava **impulsionar o crescimento e evitar a deflação que tinha vindo a se intensificar**. No entanto, **o objetivo principal era aumentar a eficácia dos investimentos a partir de planos de estímulo económico**, em vez de estimular o consumo interno, o que poderia levar a um **PIB insustentável**, segundo o FMI (Kroeber, 2024).

Apesar da expectativa de melhoria económica e financeira nos próximos meses, a China mantém a sua prioridade de longo prazo: **tecnologia e autossuficiência acima do consumo interno e do lucro**, o que desmotiva o investimento neste mercado. A fim de combater esta desmotivação, o governo chinês implementou diversos estímulos à economia.

A nível interno, persiste uma grande dificuldade da economia chinesa em fugir à crise. Os consumidores chineses, de natureza cética, ilustrada pelo facto de a China ter já em 2017 (pré pandemia) níveis de poupança de 47% do PIB, quase o triplo dos 16% de Portugal (**gráfico 4**), por exemplo, estão hoje ainda mais receosos de consumir, procurando salvaguardar algumas poupanças para a eventualidade de uma crise. Esta ausência de consumidores a nível interno, conduz a um processo deflacionário difícil de combater. Quando existe este medo de consumir, as empresas veem-se forçadas a **reduzir preços de modo a tornar o consumo mais atrativo**. Todavia, para diminuir preços, estas têm de **baixar custos de produção**, fenómeno que conduz a uma **menor qualidade dos produtos e a possíveis despedimentos ou reduções salariais** que, por sua vez, leva à **redução do rendimento disponível das famílias** e por consequência à **intensificação do sentimento de reticência em relação ao consumo**, perpetuando assim o ciclo deflacionário. Adicionalmente, o decréscimo da população, sobretudo feminina, leva a que uma eventual recuperação económica se preveja mais longínqua. A população ativa tem regredido, em média 1,73% ao ano e, embora a China tenha um nível de desenvolvimento tecnológico elevado, é ainda bastante dependente da mão de obra, como fica ilustrado através dos indicadores de produtividade de tendência decrescente desde 2018, fora os anos atípicos marcados pela pandemia e respetiva recuperação de 2020 e 2021 (**gráfico 3**).

INTRODUÇÃO ECONÓMICA

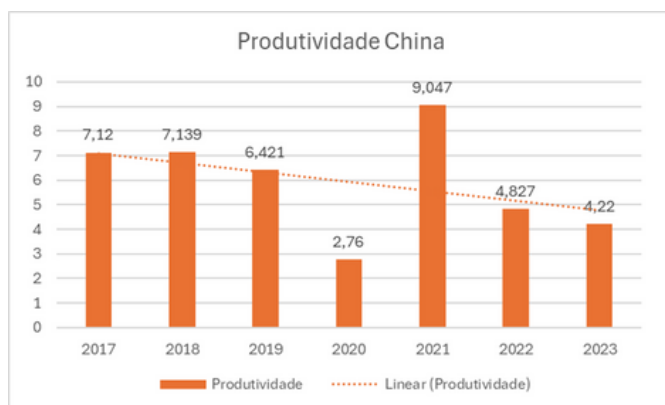


Gráfico 3
Fonte: CEIC, 2024

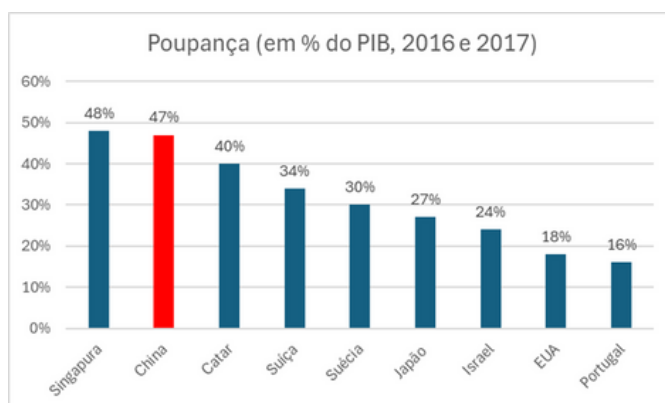


Gráfico 4
Fonte: World Bank, 2024

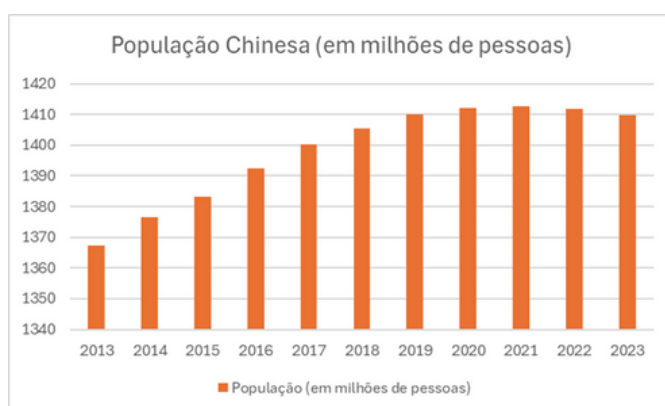


Gráfico 5
Fonte: CEIC, 2024

Expansão comercial e impacto nas relações com a UE e os EUA

No terceiro trimestre de 2024, a China cresce, em termos reais, 4,6% face ao período homólogo, isto segundo dados do próprio governo chinês. Este crescimento seria amplamente celebrado pela maioria dos países da União Europeia (UE), incluindo a Alemanha que, recentemente, obteve um crescimento de 0,2% no trimestre transato. No entanto, este crescimento fica bastante aquém do previsto pelo governo chinês, que esperava manter um crescimento próximo dos dois dígitos durante as próximas décadas, aproximando-se assim da maior economia mundial, os EUA.

Vendo o mercado interno em crise iminente, as grandes empresas chinesas viram-se, cada vez mais, para o **mercado externo**, onde os seus produtos são muito competitivos, devido aos reduzidos custos de produção face aos EUA e à UE. Por este motivo, estabelecer boas relações comerciais com o mundo ocidental torna-se essencial. Uma prova desta importância foi a entrada da China na OMC em novembro de 2001, que demonstra a sua **clara abertura ao mercado externo e às relações internacionais**.

Impacto da China no comércio global

A expansão comercial da China para o Resto do Mundo fez com que esta se tornasse na **segunda maior economia do mundo** com um PIB que ronda os 17 960 mil milhões de dólares. De acordo com a OMC, em 2022, a balança comercial de bens e serviços, da China, é composta por aproximadamente 4 014 mil milhões de dólares em exportações e 3 175 mil milhões de dólares em importações, o que representa um **saldo positivo**. O mercado chinês conseguiu, com o tempo e com uma clara visão a longo prazo, **tornar-se um parceiro fundamental da UE e dos EUA, tornando estas economias dependentes de Pequim**. No caso da UE, em 2021, a China representava 22,3% das suas importações de bens (1º lugar) e 10,3% das suas exportações de bens (3º lugar), dados que ilustram não só a grande abertura chinesa para o mercado externo como até a dependência que a UE sente face ao país asiático.

INTRODUÇÃO ECONÓMICA

De facto, a China é uma das grandes razões pelas quais um cidadão europeu tem acesso a vários bens a preços acessíveis, já que, a nível do crescimento económico, a Europa tem enfrentado um **longo período de estagnação**.

No entanto, esta alta competitividade da economia chinesa foi preocupando as economias **americanas e europeias**, que foram **perdendo competitividade e tornando-se cada vez mais dependentes da China**. Com efeito, o presidente dos EUA, **Donald Trump**, implementou, em 2018, no seu primeiro mandato, **tarifas às importações chinesas** em variados produtos. Esta medida evidenciou o protecionismo económico do presidente republicano e marcou o início de uma era de maior turbulência nas relações comerciais **entre a China e o mundo ocidental**. Mesmo atualmente, **a Comissão Europeia**, chefiada por **Ursula von der Leyen**, equaciona a **aplicação de tarifas sobre a importação de veículos elétricos chineses**. O setor automóvel, como se sabe, é crucial no mercado europeu, nomeadamente o alemão. Para além disso, o regresso de Trump ao poder já em janeiro de 2025 promete representar uma **ruptura ainda mais profunda** entre as duas maiores economias mundiais, como será aprofundado posteriormente. Isto poderá ditar o aprofundar de uma **guerra comercial** que se encontra, neste momento, iminente.

Por outro lado, **Xi Jinping**, líder do Partido Comunista Chinês, continua com uma visão global e expansionista. Esta posição é evidenciada pelo projeto da apelidada **“Nova Rota da Seda”**. Este projeto, pensado desde 2013, tem em vista fazer a **ligação entre a China e o resto do mundo**. Nesta perspetiva de longo prazo, o governo chinês já efetuou investimentos estatais noutros países de modo a colocar a China e o setor empresarial chinês cimentado em várias partes do mundo. Alguns dos mais de 150 países pertencentes a este projeto fazem parte da UE, caso da Suécia, da Itália e até mesmo Portugal.

IMPACTO DA CHINA NA INDÚSTRIA E NO MERCADO FINANCEIRO EUROPEU

Os **incentivos económicos chineses**, fortemente apoiados pelo governo central, têm alterado significativamente as dinâmicas comerciais globais, com especial **impacto na economia** e nos **mercados financeiros europeus**. Estes incentivos incluem **subsídios diretos às exportações**, **subsídios para Investigação e Desenvolvimento (I&D)**, **isenções fiscais** e **financiamento a baixo custo** para indústrias estratégicas como os veículos elétricos e tecnologia verde. O efeito cumulativo destas políticas tem sido notório na **balança comercial**, nos **mercados financeiros** e na **competitividade europeia**. Os gráficos apresentados abaixo demonstram um exemplo da influência dos incentivos e subsídios do governo chinês no equilíbrio entre a procura e a oferta mundial.

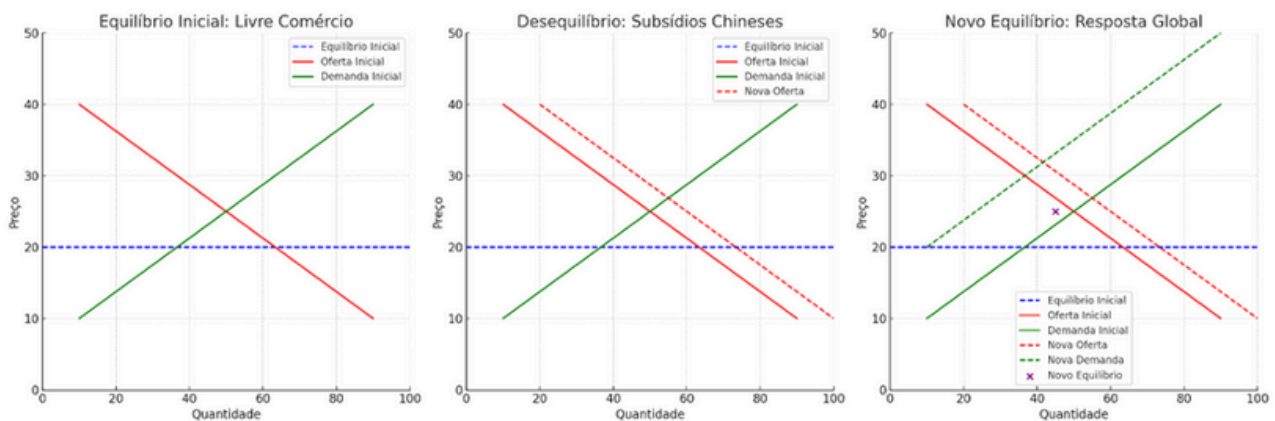


Gráfico 6
Fonte: OpenAi, 2024

No **primeiro gráfico, do Gráfico 6**, representa-se o **equilíbrio** entre a **procura** e a **oferta inicial**, antes da **implementação dos subsídios chineses**, e a linha azul representa o preço mundial. O **gráfico seguinte**, reflete um **deslocamento da curva da oferta chinesa** para a direita, indicando um **aumento da quantidade oferecida ao mesmo preço**, ou seja, a criar um **excesso de oferta**. Por fim, o **terceiro gráfico** demonstra a **reação do mercado global à redução do preço de equilíbrio**, causado pelos **subsídios chineses**, conduzindo a um **deslocamento da curva da procura** para a direita. Assim, o novo ponto de equilíbrio possui um nível de produção mais alto e um preço ligeiramente superior ao inicial, mas abaixo do que seria sem os subsídios.

Políticas Chinesas e os seus objetivos

Nas duas últimas décadas, as **importações da UE** provenientes da China aumentaram quase três vezes mais do que as importações provenientes do resto do mundo. Paralelamente, o **gráfico abaixo** demonstra a **mudança “estratégica”** da composição destas importações, em 2021, em comparação com 1995.

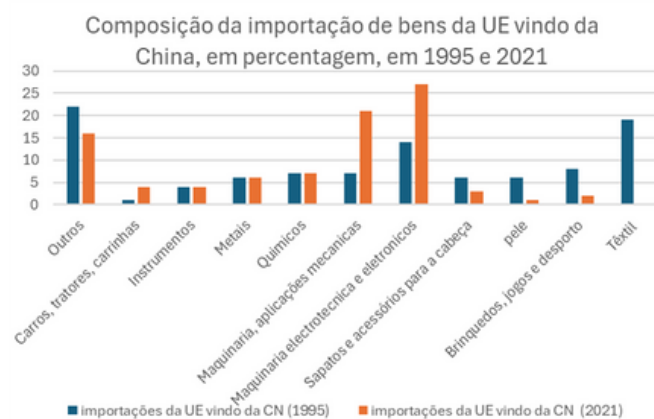


Gráfico 7

Fonte: Observatory of Economic complexity, 2024

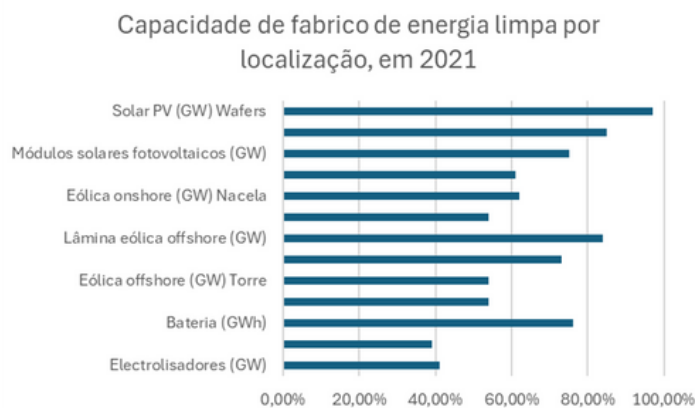


Gráfico 8

Fonte: IEA, Bruegel. Tribunal de contas europeu “Resposta da UE à estratégia de investimento estatal da China” Doc 3, 2024

IMPACTO DA CHINA NA INDÚSTRIA E NO MERCADO FINANCEIRO EUROPEU

Esta “**estratégia**” consiste na **utilização dos subsídios governamentais** para setores específicos, nomeadamente de alta tecnologia, de modo a **promover o domínio global da China**, como é possível verificar no **gráfico 7**, o **aumento do peso** da maquinaria e aplicações mecânicas, a par da maquinaria electrónica e dispositivos eletrónicos, sendo estes considerados componentes críticas. O **gráfico 8** reflete o **domínio de produção e fornecimento da China** em comparação com o Resto do Mundo, demonstrando, adicionalmente, a **forte dependência** destes pela China, no que concerne ao fornecimento de “clean energy”.

Entre as medidas políticas descritas anteriormente, é de realçar os **incentivos fiscais** para veículos elétricos (EVs), estes causaram uma concentração das importações da UE deste bem na China (**gráfico 9**). Além disso, a China também **beneficiou** os seus produtores nacionais através da **isenção do imposto de compra de veículos** até 2027 e **apoios diretos** a grandes fabricantes, nomeadamente BYD e Tesla. Entre 2018 e 2022, os **subsídios diretos** para a BYD totalizaram cerca de 3,4 mil milhões de euros, impulsionando a **competitividade** e garantindo **preços mais baixos** para os consumidores internacionais, aumentando, assim, exponencialmente, as exportações chinesas. De facto, estes incentivos inserem-se na **política industrial** da China para liderar mercados estratégicos, enquanto mitigam a dependência da procura interna, que enfrenta desafios de maturação e desaceleração económica.



Gráfico 9
Fonte: Comtrade (HS 2017), 2024

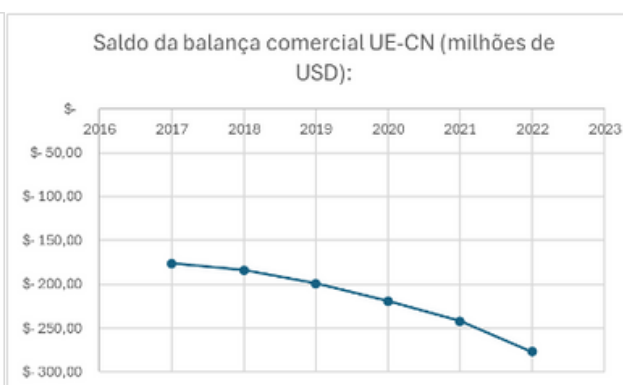


Gráfico 10
Fonte: Statista, 2024

Consequências para a economia europeia

O **impacto na Europa** tem sido significativo. A **entrada de produtos chineses subsidiados** tem aumentado a pressão sobre os fabricantes europeus, especialmente em setores como o **automóvel** e as **energias renováveis**. Este aumento da concorrência levou a uma **erosão das margens de lucro** das empresas europeias, com muitos fabricantes a **perder quota de mercado** em favor das suas contrapartes chinesas, despertando preocupações gerais sobre a **redução na produção doméstica**, perda de controlo em indústrias-chave e, consequentemente, perda de emprego nesses setores.

A **balança comercial** reflete esta pressão, com **déficits crescentes**, a atingir quase os 400 mil milhões de euros em 2022 (**Gráfico 10**). A dependência de componentes críticos fabricados na China, incluindo terras raras e baterias de lítio, exacerba a vulnerabilidade da Europa às flutuações de mercado e políticas externas.



Impacto no Mercado Financeiro Europeu

Nos mercados financeiros, por um lado, as empresas europeias que dependem de **componentes** ou **matérias-primas chinesas**, podem beneficiar de **custos de produção mais baixos**. Por outro lado, a **concorrência chinesa** gerou impactos **negativos** no desempenho de empresas cotadas em setores tradicionais. Focando nas **empresas automóveis** europeias, estas têm enfrentado **quedas no preço** das ações devido à redução da competitividade, enquanto aumentam os custos associados à transição para tecnologias mais verdes, aprofundaremos este caso mais à frente.

Tal impacto nas ações resulta em **volatilidade nos mercados** de ações, especialmente para empresas europeias que competem diretamente com produtos chineses. Os **setores mais impactados**, além do automóvel, incluem o **setor tecnológico** e o **energético**. A nível tecnológico, as **restrições à exportação** de metais essenciais para a produção de semicondutores impostas pela China têm afetado significativamente as **cadeias de abastecimento** de tecnologia. Este impacto é intensificado pela chamada **guerra dos chips**, que resulta da **competição geopolítica** entre a **China** e **outros países**, como os Estados Unidos, para alcançar a supremacia na produção de semicondutores. Além disso, o elevado **número de patentes** detidas pela China em tecnologias fundamentais, incluindo semicondutores e materiais avançados, **aumenta a sua influência** sobre as cadeias de abastecimento globais. Esta combinação de **restrições estratégicas** e **domínio em propriedade intelectual** coloca desafios significativos às economias que dependem de componentes tecnológicos essenciais.

De facto, **a energia**, nomeadamente o **setor de petróleo e gás**, também têm sido particularmente afetados pelas **dinâmicas económicas** entre a **China** e a **UE**. A nível dos **bens de consumo**, as empresas europeias enfrentam uma **concorrência crescente** dos produtos chineses mais baratos. Tal evidência pode afetar as suas **margens de lucro** e, conseqüentemente, o seu **desempenho** nos mercados financeiros. Na indústria, a **concorrência de produtos manufaturados** chineses pressiona, também, as margens das empresas europeias.

IMPACTO DA CHINA NA INDÚSTRIA E NO MERCADO FINANCEIRO EUROPEU

As **tensões comerciais** entre a China e a UE também têm um **impacto mais amplo** nos **mercados financeiros**. De modo a mitigar estes impactos, a UE aumentou a sua vigilância sobre **práticas comerciais desleais**. Por exemplo, a recente investigação da Comissão Europeia sobre o apoio estatal chinês aos fabricantes de EVs levou a uma resposta negativa da China, classificando-a como "**descaradamente protecionista**".

Tais disputas podem criar **incerteza nos mercados**, afetando não apenas as empresas diretamente envolvidas, mas também o **sentimento geral dos investidores**. Além disso, as preocupações das empresas europeias sobre o **ambiente operacional na China**, que se torna cada vez mais político e imprevisível, podem influenciar as **decisões de investimento** e, por conseguinte, os **fluxos de capital** entre as duas regiões. É importante notar que o **déficit comercial** da UE com a China atingiu níveis recordes, com **396 mil milhões de euros** em 2022. Este desequilíbrio comercial tem implicações significativas nas taxas de câmbio e nos mercados de divisas, afetando indiretamente uma ampla gama de ativos financeiros.

Adicionalmente, a UE tem estudado **políticas protecionistas**, como **tarifas antidumping** e **incentivos à produção doméstica**. O **Green Deal Europeu** procura acelerar a transição energética e reduzir a dependência de importações chinesas, enquanto iniciativas como o **Critical Raw Materials Act** visam diversificar o fornecimento de matérias-primas essenciais.

No entanto, a **recuperação da competitividade** europeia dependerá da **capacidade de inovação** das suas indústrias, da coordenação política entre os Estados-Membros e da **eficiência das medidas político-financeiras** implementadas pela UE, de modo a responder aos desafios atuais. No futuro, a **evolução das relações comerciais UE-China** será influenciada por fatores externos, como as eleições norte-americanas, que podem alterar a dinâmica das cadeias de fornecimento globais e a regulação do comércio internacional.

Impacto no Investimento Direto Estrangeiro (IDE)

O **volume crescente de investimentos** chineses em setores críticos na Europa, como **energia limpa** e **tecnologia**, impulsionados por fundos estatais, levantou **preocupações regulatórias**. Por exemplo, **fundos soberanos** chineses adquiriram **participações em empresas** europeias estratégicas, intensificando debates sobre segurança económica e soberania financeira.



O Impacto No Setor Automóvel

A indústria automóvel europeia **enfrenta** um **momento crítico** devido à **crecente** concorrência dos fabricantes chineses de EVs. Tais concorrentes ganharam **relevância** no mercado global ao oferecerem modelos altamente competitivos e desenvolvidos tecnologicamente a **preços** substancialmente **inferiores** aos dos concorrentes, desafiando o domínio tradicional dos fabricantes europeus. Um dos motores deste crescimento chinês foram os **benefícios** governamentais a fabricantes de EVs por parte de Pequim ao longo de toda a cadeia de produção, incluindo o **fornecimento** de energia a **preços** mais **reduzidos** e **vantagens** fiscais dos quais contribuiriam para uma redução significativa dos custos dos EVs chineses (Agência Lusa, 2024).

No entanto, a **liderança** chinesa não se baseia apenas no custo, mas também no **gap emergente na tecnologia**. A China está a **liderar** no domínio das baterias para EVs, promovendo **soluções inovadoras**, como a troca rápida de baterias em vez da recarga tradicional. Essa abordagem **reduz** o tempo de inatividade dos veículos e é suportada por uma infraestrutura coesa e em **constante desenvolvimento**, que os fabricantes europeus dependem. Os fabricantes chineses estão a consolidar a sua posição global, tanto no fornecimento de baterias, quanto no **desenvolvimento de tecnologias** de carregamento e troca, ameaçando a competitividade das empresas europeias no setor (Inagaki et al., 2024).

Contudo, os **problemas** dos fabricantes europeus **iniciam-se na Europa**. Além das vendas europeias ainda não terem conseguido recuperar os níveis antes da pandemia, a procura tem sido **afetada pelo aumento das taxas** de juro. Apesar do crescimento substancial da China no setor automóvel, o setor europeu enfrenta **preocupações estruturais** como a capacidade dos fabricantes europeus de manterem a sua posição no mercado enquanto lidam com **desafios internos**, como **altos custos** de produção, **cortes operacionais** e regulamentações ambientais rigorosas. Estas últimas assentam numa transição para a eletrificação, procurando incentivar a produção de EVs.

IMPACTO DA CHINA NA INDÚSTRIA E NO MERCADO FINANCEIRO EUROPEU

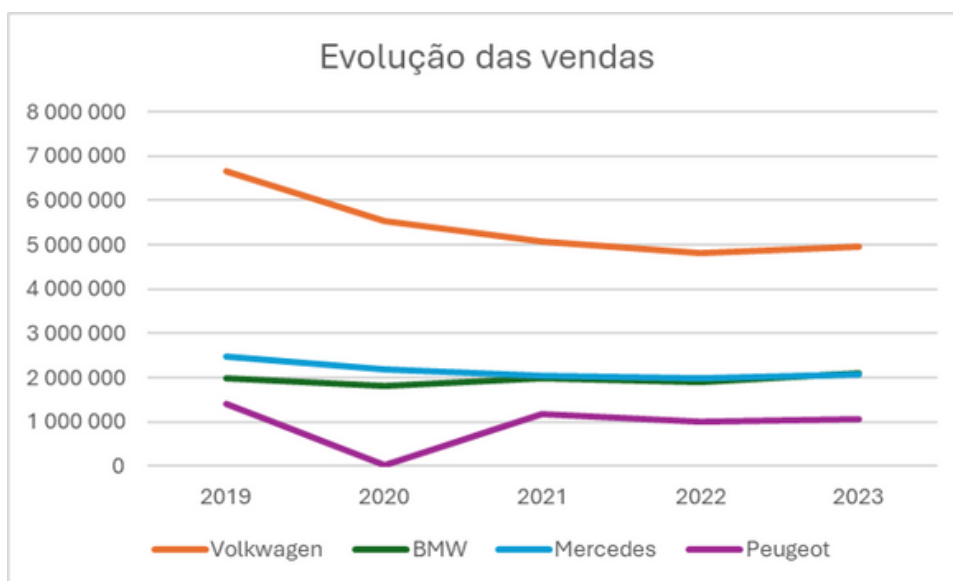


Gráfico 11

Legenda: Evolução das vendas de grandes players europeus.

Fonte: Road Genius, 2024

É de salientar que os **elevados custos** de produção na Europa, em grande parte devido ao preço das baterias, acabam por se **refletir nos preços** dos consumidores. Consequentemente, a aquisição de EVs é adiada na expectativa de conseguirem **melhores condições**, entre as quais, opções mais acessíveis e aumento do número das infraestruturas de carregamento (Oliveira, 2024). Assim, como se verifica no gráfico, esta **tendência** está a **desacelerar as vendas** num momento **crítico** para o setor automóvel, onde, em simultâneo, surgem novas políticas rigorosas impostas pela UE em relação à transição sustentável para EVs. Além disso, a **dependência de baterias** e materiais provenientes da Ásia também **intensifica a vulnerabilidade** da Europa numa cadeia de abastecimento globalmente competitiva.

Com o **objetivo** de atenuar o impacto da concorrência chinesa, a UE seguiu os passos dos EUA implementando **medidas protecionistas** sobre as importações chinesas, as quais passam pela aplicação de **tarifas** até 35% sobre os EVs chineses. Tal adoção surge no seguimento de uma investigação às subvenções estatais chinesas que concluiu terem existido **apoios ilegais** por parte do governo de Pequim, que possibilitou a rápida entrada dos EVs no mercado europeu a um **preço substancialmente inferior** ao dos fabricantes comunitários.

IMPACTO DA CHINA NA INDÚSTRIA E NO MERCADO FINANCEIRO EUROPEU

No entanto, **líderes da indústria** como Carlos Tavares, ex-diretor executivo da Stellantis, e Oliver Zipse, diretor executivo da BMW, afirmam que o protecionismo irá causar o **aumento do preço** dos carros e **acelerar** o encerramento de fábricas na Europa (Inagaki et al., 2024). Além disso, a BMW apresenta um **interesse acrescido** na China, na medida em que grande parte dos seus compradores são chineses, e o facto das autoridades chinesas terem ameaçado a BMW de **impedir a comercialização** dos veículos topos de gama caso a União Europeia **dificulte a entrada** das marcas chinesas na Europa, levou Oliver Zipse a defender que a indústria europeia não necessita de “proteção” (Carvalho, 2024).

Os **desafios** colocam em jogo não apenas a sobrevivência de grandes fabricantes como Volkswagen, BMW e Stellantis, mas também o futuro da base industrial europeia como um todo. A procura por manter uma **posição sólida** num mercado **cada vez mais eletrificado** e global mostra que a Europa precisa de **apostar na inovação e implementar políticas eficazes** para competir com a eficiência e a escala dos concorrentes chineses.

De forma a atingir este objetivo de **aceleração energética**, a Comissão Europeia apresentou as seguintes medidas: **expansão de infraestruturas** de carregamento até 2025, **incentivos para a compra** de EVs, **foco na inovação** tecnológica, colaboração entre Estados-Membros e **descarbonização** (Comissão Europeia Acelera Transição Para Veículos Elétricos, 2024). Tais medidas foram propostas inicialmente por fabricantes europeus na procura por **apoio comunitário**, no entanto não resolvem o **problema das reduzidas exportações** para fora do continente.

O IMPACTO NO SETOR AUTOMÓVEL

Destinos das exportações da UE (mil milhões de euros)

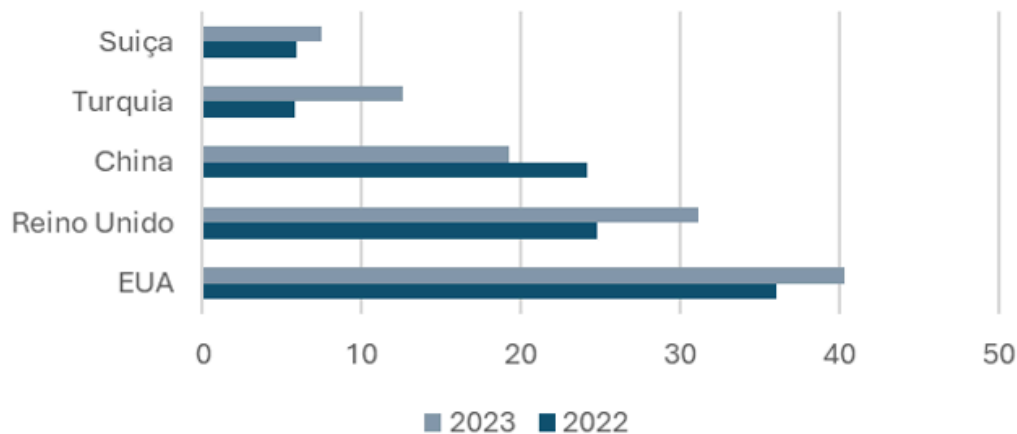


Gráfico 12

Legenda: Principais destinos das exportações da UE em mil milhões de euros.

Fonte: Statista, 2024

O **gráfico 12** mostra uma **queda generalizada** nas exportações da UE para mercados externos em 2023, com destaque para a **redução significativa** da China, um mercado estratégico, enquanto EUA e Reino Unido permanecem os principais destinos. Essa **tendência** reflete os desafios enfrentados pela Europa para competir globalmente, especialmente com a **crecente eficiência** dos concorrentes chineses.

A transformação estrutural da indústria, impulsionada pela **necessidade** de eletrificação, imposta pela UE, e pela **competição** com os fabricantes chineses, **ameaça a viabilidade** de muitas unidades de produção tradicionais. O encerramento de fábricas na Europa é uma **preocupação crescente**, principalmente à medida que a **transição** para EVs avança rapidamente. As empresas europeias mais afetadas foram o grupo Volkswagen (VW e Audi), Ford e Stellantis. Outros líderes europeus, como a BMW e a Mercedes-Benz, também estão a sentir os **efeitos da crise** no setor automóvel, mas, até agora, não anunciaram o encerramento de fábricas.

O IMPACTO NO SETOR AUTOMÓVEL

Segundo Carlos Tavares e outros players, empresas como BYD, Nio, SAIC, Great Wall e Chery estão a **produzir EVs mais avançados** com **custos 30% inferiores** aos dos fabricantes europeus. Nos concessionários chineses, os carros elétricos estão a conseguir **igualar os seus preços** aos dos carros a gasolina. O presidente da Associação Italiana da Indústria Automóvel, Roberto Vavassori, descreve a China como "the elephant in the room" e o fator que torna esta crise diferente das anteriores. "Para muitos fornecedores da indústria automóvel, [os chineses] são simultaneamente a **maior ameaça e o maior cliente.**" (Inagaki et al., 2024).

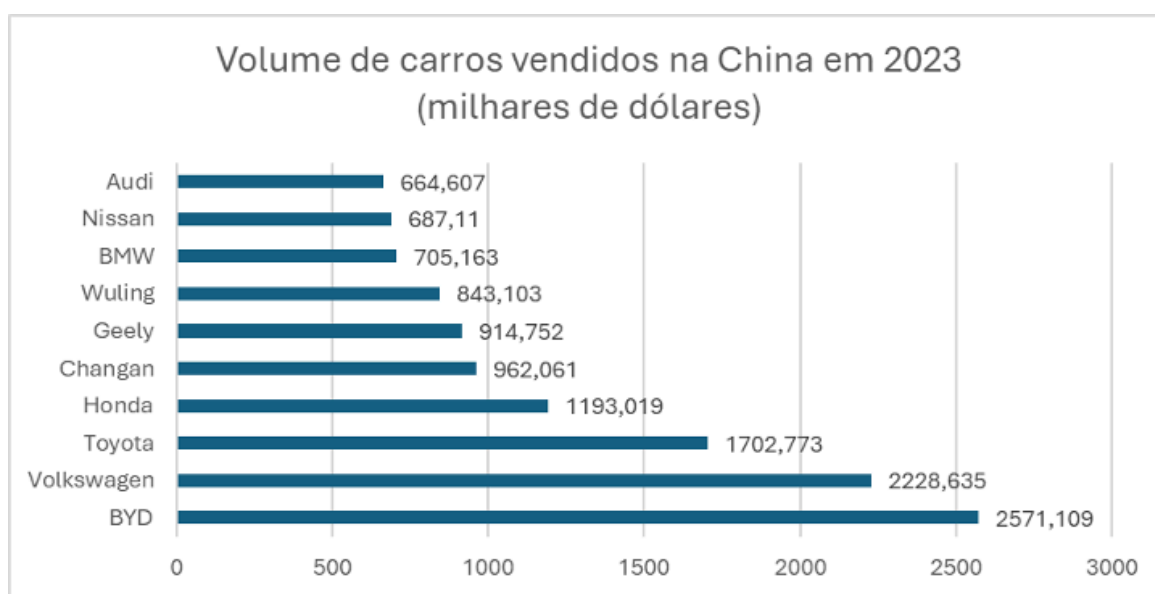


Gráfico 13

Legenda: Vendas em volume na China em 2023 (milhares de dólares)

Fonte: Car News China, 2024

O **gráfico 13** demonstra claramente o domínio **crecente das marcas chinesas** no mercado automóvel em 2023, com a BYD na liderança. Empresas como Changan, Geely e Wuling também apresentam **resultados expressivos**, consolidando o protagonismo dos fabricantes locais. Em contraste, marcas europeias como Audi e BMW apresentam **volumes de vendas significativamente menores**, o que reflete a pressão competitiva das marcas chinesas, especialmente no segmento de EVs.

O IMPACTO NO SETOR AUTOMÓVEL

Fábricas focadas na produção de motores de combustão interna, por exemplo, enfrentam uma **diminuição da procura** à medida que a legislação europeia **pressiona por emissões zero**. Isso coloca em risco milhares de empregos, especialmente em regiões dependentes da indústria automóvel, sendo este um setor que emprega cerca de **14 milhões de pessoas** e corresponde a **7% do PIB da UE**. Adicionalmente, o alto **custo operacional** na Europa, incluindo salários, energia e regulamentações ambientais, leva muitas empresas a **reavaliar as suas estratégias**. Algumas têm optado por transferir operações para países onde os **custos são menores**, nomeadamente em Marrocos e na Turquia, onde linhas de montagem francesas se instalaram, intensificando o impacto local.

Os governos europeus têm respondido com **incentivos financeiros** e **apoio à requalificação profissional**, mas os resultados ainda são limitados. O **desafio é duplo**: evitar o êxodo de empresas e adaptar fábricas para a produção de componentes essenciais para EVs, como baterias e motores elétricos.

Deste modo, face ao **cenário competitivo intensificado** pela ascensão dos fabricantes chineses de EVs bem como os desafios estruturais enfrentados pelos fabricantes europeus, o setor automóvel europeu **enfrenta desafios** acrescidos nos próximos 5 a 10 anos. Inevitavelmente as empresas ver-se-ão obrigadas a adotar **uma de três estratégias** para assegurar a sua sobrevivência: reinventar-se através da inovação tecnológica e do reforço das suas marcas, recorrer a fusões e aquisições (M&A) para consolidar a sua posição no mercado, ou, na ausência de uma resposta eficaz, a falência. A capacidade de adaptação às novas realidades do mercado global, aliada a políticas públicas que apoiam a competitividade e a sustentabilidade, será determinante para definir o futuro da indústria automóvel europeia.

Futuro do Mercado Chinês e Europeu

O futuro da indústria automóvel apresenta um cenário cheio de **oportunidades e desafios**, dependendo da região do mundo que analisemos. Na Europa, os **desafios parecem sobrepor-se às oportunidades**. Segundo Andy Palmer, antigo chefe executivo da Aston Martin, uma estratégia para enfrentar estes obstáculos é tornar as marcas europeias mais "asiáticas", adotando colaborações que já são uma prática consolidada entre japoneses, sul-coreanos e, mais recentemente, na China (Inagaki et al., 2024).

Alguns grandes grupos europeus já estão a adotar esta abordagem. A Volkswagen, por exemplo, firmou uma parceria com a startup chinesa Xpeng para desenvolver EVs, com **foco em produzir modelos mais rápidos e acessíveis**. Outro exemplo é a Jaguar Land Rover, que estabeleceu uma **joint venture com a empresa chinesa Chery**, unindo o design dos seus veículos da série Freelander à especialidade chinesa em eletrificação, com produção diretamente em território chinês (Yang & Lei, 2024).

O grupo Stellantis optou por uma estratégia diferente. Em vez de simples colaborações, a empresa **criou uma joint venture com a startup chinesa Leapmotor** para trazer a produção de EVs chineses para a Europa. Esta produção concentrada na Polónia, permite à empresa evitar desafios políticos complexos associados à importação direta (Inagaki et al., 2024).

Por outro lado, uma alternativa potencial para a UE seria **adotar políticas semelhantes às dos EUA**, que já **impuseram tarifas significativas** sobre os EVs chineses. Essa medida, porém, tem gerado divisões dentro do setor automóvel europeu. Marcas como a Mercedes-Benz **opõem-se fortemente**, temendo retaliações do mercado chinês, enquanto outras, como a Volkswagen, defendem que as fabricantes chinesas devem estabelecer produção na Europa para evitar essas tarifas (Campbell & Nilsson, 2024).

INFLUÊNCIA DAS ELEIÇÕES NORTE-AMERICANAS NO MERCADO FINANCEIRO DO SETOR AUTOMÓVEL

A decisão de **implementar tarifas** pode desencadear uma nova dinâmica no mercado global e uma **nova guerra comercial**. Uma resposta política da China nesse sentido, é esperada nos próximos meses, pode alterar significativamente o rumo da indústria automóvel, tanto em termos de parcerias estratégicas quanto de competitividade internacional.

Estados Unidos como Mercado Chave

Na indústria automóvel mundial, os EUA continuam a ser um mercado estratégico tanto para a China quanto para a Europa. Sendo a **maior economia** global e o principal importador de automóveis do **mundo (Gráfico 14)**, o mercado norte-americano é vital para as grandes marcas internacionais. No entanto, as **eleições presidenciais** realizadas a 5 de novembro de 2024, e com a vitória de Donald Trump, é provável que vejamos uma política comercial dos EUA ainda mais **protecionista**. Isto intensifica-se pela conquista republicana da maioria no Senado e na Câmara dos Representantes.

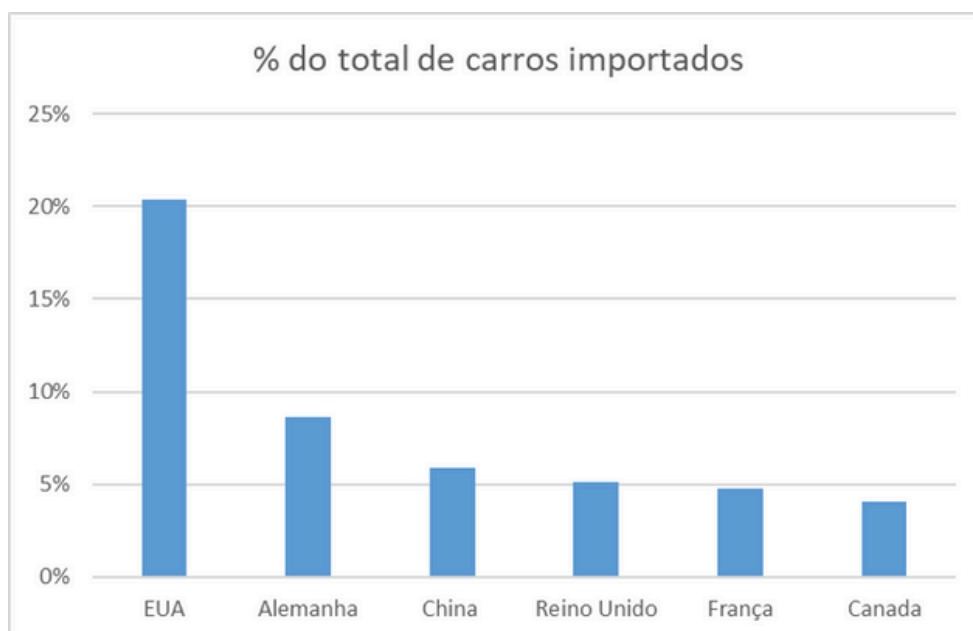


Gráfico 14

Legenda: Percentagem do total de carros importados em 2022

Fonte: OEC, 2024

INFLUÊNCIA DAS ELEIÇÕES NORTE-AMERICANAS NO MERCADO FINANCEIRO DO SETOR AUTOMÓVEL

Trump, que retorna à Casa Branca como o primeiro ex-presidente a reassumir o cargo em mais de 100 anos, traz consigo um histórico que pode oferecer pistas sobre os próximos quatro anos. Durante o seu mandato anterior (2016-2020), a política de "America First" **priorizou os interesses económicos dos EUA** sobre os de outras nações. Esta abordagem gerou tensões particularmente fortes com a China, vista como o principal rival económico dos EUA.

Esta **rivalidade** culminou numa **guerra comercial** marcada por tarifas bilionárias. O governo Trump **aplicou tarifas** sobre produtos chineses avaliados em US\$380 mil milhões, resultando em **taxas** que somaram cerca de US\$80 mil milhões. Estas **medidas**, originalmente implementadas durante a administração Trump, foram mantidas pela administração Biden, evidenciando um interesse bipartidário e contínuo no protecionismo como **estratégia económica**. Estes encargos atingiram uma ampla gama de bens, afetando até mesmo marcas americanas como a Tesla, que fabricava alguns dos seus veículos na China (York, 2024).

Com estas tarifas, a **China redirecionou parte de sua produção** para **mercados alternativos**, tornando a Europa um destino ainda mais relevante para os seus bens. Contudo, no período 2016-2020, a China ainda desempenhava um **papel pouco significativo** no setor automóvel global, já que o mercado estava centrado nos veículos a combustão, segmento no qual as marcas europeias possuíam **vantagens competitivas**. O cenário mudou drasticamente com a ascensão dos EVs.

As fabricantes chinesas, com a sua **capacidade de produção em massa e custos reduzidos**, estão agora numa **posição superior** às marcas europeias no segmento de EVs. Este avanço tem potencial para **alterar o equilíbrio de poder** no mercado automóvel, inclusive nos EUA, onde os fabricantes chineses procuram **estratégias alternativas** para contornar as tarifas impostas. Uma dessas estratégias é o estabelecimento de operações no México.

INFLUÊNCIA DAS ELEIÇÕES NORTE-AMERICANAS NO MERCADO FINANCEIRO DO SETOR AUTOMÓVEL

O México, um dos **maiores exportadores** de veículos para os EUA (**gráfico 15**), tem sido uma plataforma crucial para fabricantes globais. Apesar de não possuir marcas locais de destaque mundial, o país oferece **mão de obra mais barata**, abrigando grandes fábricas de marcas europeias, americanas e japonesas. Recentemente, a gigante chinesa BYD anunciou a construção de uma fábrica no México para atender ao mercado americano. No entanto, a iniciativa já **enfrenta resistência**: durante a sua campanha, Trump prometeu tarifas de 200% sobre veículos importados de fábricas chinesas no México, o que os tornaria impossíveis de comercializar em solo americano (Oliphant & Shepardson, 2024).

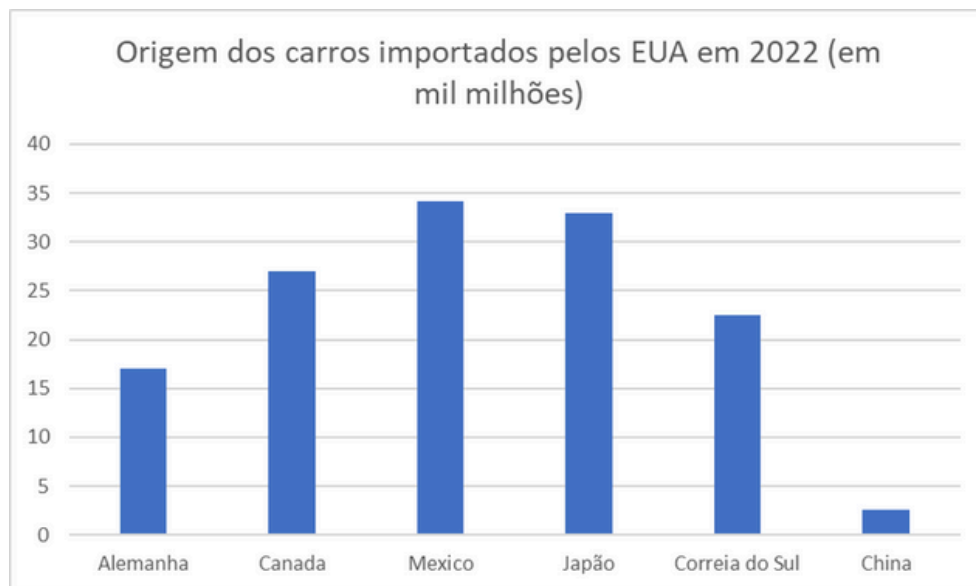


Gráfico 15

Legenda: Origem dos carros importados pelos EUA em 2022 (em mil milhões)

Fonte: OEC, 2024

Além disso, Trump prometeu **impor tarifas de 25% sobre importações** de automóveis provenientes do Canadá e do México, com o **objetivo** declarado de **repatriar fábricas** para solo americano. Esta política, caso seja implementada, não apenas **ameaça** desencadear uma **nova guerra comercial** com parceiros estratégicos, mas também tem o potencial de **restringir** severamente as operações comerciais de diversas marcas europeias na América do Norte. Isto **agravaria ainda mais os desafios** enfrentados por uma indústria automóvel europeia já pressionada pela competição global e pela transição tecnológica.

CONCLUSÃO

Concluindo, o mercado automóvel enfrenta um **cenário de competição** cada vez mais **complexo**, marcado por diferenças significativas a **nível tecnológico** e em termos de **custos de produção** entre países. Estas disparidades geram tensões económicas e comerciais entre as grandes potências que abrigam as principais marcas mundiais, como **China, Europa e EUA**. Dentro deste contexto, a China e a UE destacam-se como regiões-chave, com abordagens distintas e influências mútuas que podem moldar o futuro da indústria.

O caminho que o mercado automóvel seguirá dependerá, em grande parte, de **decisões políticas e macroeconómicas**. A UE encontra-se dividida entre duas possíveis **estratégias**: a **cooperação** com mercados emergentes, como a China, para impulsionar a inovação e reduzir custos, ou o **protecionismo**, que procura defender a indústria local frente à crescente competitividade asiática.

Concluindo, o futuro do setor automóvel apresenta-se com **instabilidade** tanto nas **políticas globais** quanto nas rápidas **mudanças tecnológicas**. O equilíbrio entre **colaboração internacional** e **medidas protecionistas** será decisivo para determinar como as grandes potências irão coexistir num mercado em constante transformação. Esta complexa dinâmica oferece **desafios** e **oportunidades**, tornando o destino da indústria algo a ser seguido com atenção nos próximos anos.

FONTES

- Agência Lusa. (2024, October 29). Tarifas da UE de até 35% para carros elétricos chineses entram em vigor à meia-noite.
- Banco de Portugal. (n.d.). BPstat: Estatísticas económicas e financeiras. Acedido a 20 de novembro, de <https://www.bportugal.pt/bpstat>
- Campbell, P., & Nilsson, P. (2024, March 12). Mercedes-Benz boss urges Brussels to cut tariffs on Chinese EVs. Financial Times.
- Carvalho, S. (2024, May 12). BMW e Mercedes têm medo de “apertar” com marcas chinesas.
- CEIC. (n.d.). China | População | 1949–2024 | Indicadores económicos. Retrieved December 2, 2024, from <https://www.ceicdata.com/>
- Comissão Europeia acelera transição para veículos elétricos. (2024, September 12).
- Comtrade. (2024). Concentração de importações de veículos elétricos (EVs) na China (HS 2017). Acedido em [data], de <https://comtrade.un.org/labs/data-explorer/>
- European Court of Auditors. (2020). Resposta da UE à crescente influência económica da China. https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/rw20_03/rw_eu_response_to_china_pt.pdf
- IEA, Bruegel, & Tribunal de Contas Europeu. (2024). Resposta da UE à estratégia de investimento estatal da China (Doc. 3)
- Inagaki, K., White, E., & White, S. (2024). Why Europe's car crisis is mostly made in China.
- Kroeber, A. (2024). China's real intent behind its stimulus inflection. Financial Times.
- Leahy, J., William Sandlund, & Hale, T. (2024). China's economy grows 4.6% in third quarter. Financial Times. <https://www.ft.com/content/679f650d-119a-42f8-a1b8-e86df887c375>
- Observatory of Economic Complexity. (2024). Trade visualization: Export from Portugal to the USA, 1995-2021. Acedido em [data], de <https://oec.world/en/visualize/stacked/hs92/export/prt/all/16854140.16850230.16850710.17871190.16850440/1995.2021>
- Oliphant, J., & Shepardson, D. (2024, October 7). Trump threatens a 200% tariff on vehicles imported from Mexico.
- Oliveira, J. (2024, October 8). É assim que as marcas chinesas estão a contornar o problema das baterias.
- OpenAI. (2024). ChatGPT (Mar 14 4o) [Large language model]. <https://chat.openai.com/chat>
- Perplexity AI. (n.d.). Perplexity AI. Acedido em [data], de <https://www.perplexity.ai>
- Reuters. (2024, October 5). VW CEO: Chinese automakers should be allowed to avert tariffs by investing in EU. Retrieved December 2, 2024, from <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/vw-ceo-chinese-automakers-should-be-allowed-avert-tariffs-by-investing-eu-2024-10-05/>
- Stanford Center on China's Economy and Institutions. (n.d.). The rise of the state-connected private sector in China. Retrieved December 2, 2024, from <https://sccei.fsi.stanford.edu/china-briefs/rise-state-connected-private-sector-china>

FONTES

Worldwide Car Sales: Top-Selling Manufacturers. (2024, October 11).

[Yang, L., & Lei, T. \(2024, July 22\). Chinese EV firms continue to sign cooperation agreements with EU automakers despite bloc's protectionism. Global Times.](#)

York, E. (2024, June 26). Tariff Tracker: Tracking the Economic Impact of the Trump-Biden Tariffs.

Leahy, J., William Sandlund, & Hale, T. (2024). China's economy grows 4.6% in third quarter. Financial Times.

AUTORIA

Sara Kairis

Diogo Ribeiro

Carlota Aparício

Helena Carreira

Pedro Correia

Adelino Ferro

REVISÃO

Beatriz Santos

Luís Gomes

EDIÇÃO

Marta Fonseca

Ana Rita Carvalho

Simão Marques

REVISÃO DA EDIÇÃO

Inês Lemos