Carros elétricos chineses dominam mercado no Brasil

JOÃO SORIMA NETO igao sorima@sp.oglobo.com b são pauso

A s marcas chinesas estão acelerando a eletrificação da frota no Brasil. Com uma estratégia que mescla preços mais atraentes — a partir de R\$ 150 mil — e veículos com maior autonomia, além de muita tecnologia embarcada, os carmos chineses ti remesente. os carros chineses já represen-tam 35% do total de elétricos

tam 35% do total de elétricos importados no país. E, em 2024, a presença destas empresas por aqui vai aumentar. No próximo ano, duas novas marcas chinesas de carros elétricos — a Omoda e a Jaecoo, que pertencem ao grupo Chery International — desembarcam no Brasil em operação conjunta. Elas vão lançar três modelos. Embora ainda não se saiba o preço, a expectativa é que sejam compepectativa é que sejam compe-titivos. Em 2024 e no início de 2025, devem começar a sair das fábricas da GWM, em Iradas fábricas da GWM, em Ira-cemópolis, interior de São Paulo, e da BYD, em Camaça-ri, na Bahia, respectivamente, os primeiros veículos eletrifi-cados produzidos por essas marcas no país. —Eram 0,4% (dos importa-dos) em 2021 e 8% no ano-presenti-

dos) em 2021 e 8% no ano passado. Este ano, o percentual de importados da Chinadeve chegara 35%, o que significa que um terço dos carros eletrificados do país é comprado dos chineses. Com o início da produção nacional da BYDe da GWM, o impacto será ainda maior — diz Murilo Briganti, sócio da consultor la Bright Consulting, especializada no setor automotivo, citando que as marcas chinecitando que as marcas chine-sas já dominam o mercado.

Dados da Associação Brasi-leira de Veículo Elétrico (ABieira de veicuio Eietrico (Ab-VE) confirmam essa avalia-ção. A entidade ressalta que Toyota e Caoa já produzem aqui e têm fatia relevante das vendas. Mas, na importação, até novembro, são 36% de im-portados chineses.

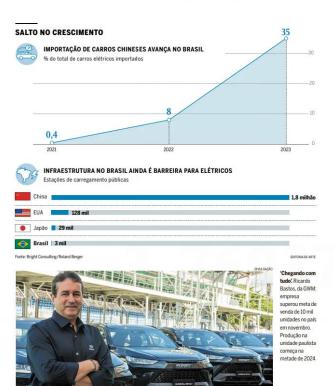
EM 2030, SERÃO 30% DA FROTA Projeção feita pela Bright Con-sulting mostra que até 2030, os veículos eletrificados (híbridos e plugin) representa-rão 10% da frota brasileira, mesmo com a volta do Impos mesmo com a volta do Imposto de Importação sobre elétricos (que subirá gradativamente a partir de janeiro, quando
começa em 12%, chegando a
35% em julho de 2026). Atualmente, esses veículos representam cerca de 0,5% da frota
nacional. E os chineses terão
impacto grande neste salto.
A Omoda | Jaecoo anunciou
a chezadade cum veículo Omo-

A Omoda | Jaecoo anunciou achegada de um veiculo Omoda e dois Jaecoo no próximo ano. O primeiro achegarseráo Omoda 5, um SUV em duas versões de motorização, sendo uma hibrida leve e outra totalmente elétrica. A versão topo de linha, 100% elétrica, chega ao mercado brasileiro primei-

COM PRECO MENOR E INVESTIMENTOS

IMPULSO NO CARRO ELÉTRICO

Marcas chinesas dominam e já representam 35% do total de veículos desse tipo importados



ro. Na sequência, a motoriza-ção híbrida leve será lançada em duas diferentes versões

em duas diferentes versões. Os preços serão compatíveis comos segmentos em que atu-arão, diz a marca. SUVs totalarão, diz a marca, SUVs total-mente elétricos de rivais cus-tam entre R\$ 230 mil e R\$ 250 mil no mercado brasileiro. Em outubro, o CEO da compa-nhia, Shawn Xu, disse que a empresa tem intenção de produzir no Brasil e que estuda a melhor oportunidade de mer-

melhor oportunidade de mer-cado. Por questões estratégi-cas, a empresa não divulga o valor do investimento no país. A Omoda | Jaecoo estreou globalmente em abril de 2023, durante o Salão do Au-tomóvel de Xangai. Até no-vembro passado já foram mais de 137 mil unidades co-mercializadas — estes núme-

ros não consideram o merca-do chinês. O objetivo global da empresa é vender 1,4 mi-lhão de unidades até 2030.

Briganti, da Bright Consul-ting, observa que os veículos chineses eletrificados atual-mente já oferecem autonomia mente já oferecem autonomia de mais de 200km. Há alguns a autonomia era de anos, a autonomia era de 40km, 50km. Ele lembra que, com margens mais reduzidas

para ganhar mercado, a BYD, por exemplo, trouxe ao Brasil o Dolphin, com preço a partir de R\$ 150 mil e autonomia anun-R\$ 150 mil e autonomia anun-ciada de 291km. A bateria po-de ser recarregada com um adaptador em uma tomada co-mum de 127V ou 220V. O veí-culo traz tecnologias com o te-la de 12,8 polegadas, com rota-ção elétrica para posição verti-cal e horizontal, e até karaokê.

É possível usar o comando de voz para que o veículo ligue o Spotify, por exemplo.

— A chegada do Dolphin foi disruptiva. Com preço mais acessível, oferta do carregador e garantia de 5 anos, o mecado chacoalhou — diz Alexandre Baldy, presidente do Conselho de Administração da BYD no Brasîl e ex-ministro das Cidades dogoverno de Mi-hel Temer, que confirma in-hel Temer, que confirma inchel Temer, que confirma in-vestimentos de R\$ 3 bilhões na unidade da Bahia.

na unidade da Bahia.
Ele avalia que a cultura do brasileiro em relação ao carro elétrico começou a mudar. A BYD trará ao país o Dolphin Mini, no primeiro trimestre, com preço próximo de R\$100 mil, reduzindo a barreira dos preços. Na China, o carro é chamado de Seagull, mas a mudança de nome aqui vai aproximá-lo do Dolphin.
As obras da fábrica da BYD

As obras da fábrica da BYD (do inglês Build Your Dreams, Construa Seus Sonhos) come-Construa Seus Sonhos) come-cam em fevereiro, e ela será um espelho da unidade de Changzhou, no distrito chinès de para ser montado. Na prática, serão três unidades na Bahia — uma de carros elétricos, uma de chassis de ônibus e a terreira de bereficiamente de terceira de beneficiamento de lítio para fabricação de bateri-as. Existe a ideia de construir

as. Existe a ideia de construir uma fábrica de chassis de ôni-bus elétricos no Pará, que sedi-ará a 30° conferência do clima do NDU (COP30), em 2025.

A expectativa é que a produção em Camaçari comece com dois modelos, o Dolphin e o SUV hibrido Song, chegando a 150 mil unidades por ano. Quando as exportações para países vizinhos engrena-rem, a fabricação pode chegar a 300 mil unidades.

R\$10 BI EM DEZ ANOS

RSJOBIEM DEZANOS

A Great Wall Motor (GWM)
já tinha superado em novembro passado sua meta de vender 10 mil unidades este ano
no Brasil. A companhia trouxe o híbrido Haval 6, em
abril, e o ORA, 100% elétrico, em setembro, com precos adrii, e OoRa, 100% eletto, co, em setembro, com preços do primeiro entre R\$ 215 mil e R\$ 315 mil, e do segundo, de R\$ 150 mil a R\$ 184 mil. Ricardo Bastos, diretor de Assuntos Institucionais da Assuntos Institucionais da marca, afirmou que a produ-ção na unidade paulista deve começar na metade de 2024. Ele ainda não revela o mode-lo, mas o próprio Haval, po-deria sair da linha de produ-ção brasileira em duas ver-sões. O investimento da GWM no Brasil, ele diz, será de RS 4 bilbos ató 2006 e RS. de R\$4 bilhões até 2026 e R\$ 10 bilhões em dez anos:

 — As montadoras chinesas já estão com as decisões tomajáestão com as decisões toma-das e o caminho claro no Bra-sil. Diferentemente das fábri-cas tradicionais, os chineses estão chegando com tudo ao país trazendo uma experiên-cia diferente na eletrificação.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia Pagina: 11