

Setor automotivo Crescimento acelerado

Como a China construiu a BYD, empresa que desbancou a Tesla

Principal empresa chinesa de veículos elétricos começou como fabricante de baterias; hoje, espalha fábricas pelo mundo

NOVA YORK

A BYD da China era um fabricante de baterias que tentava construir carros quando exibiu, em 2007, seu então mais novo modelo. Os executivos americanos no salão do automóvel de Guangzhou ficaram boquiabertos com a pintura roxa irregular do carro e o mau ajuste de suas portas. “Eles eram motivo de chacota na indústria”, disse Michael Dunne, analista da indústria automobilística chinesa. Ninguém está rindo da BYD agora.

A empresa ultrapassou a Tesla nas vendas mundiais de carros totalmente elétricos no fim do ano passado. A BYD está construindo linhas de montagem no Brasil, Hungria, Tailândia e Uzbequistão, e se preparando para fazê-lo na Indonésia e no México. Está expandindo rapidamente as exportações para a Europa. E a empresa está prestes a ultrapassar o grupo Volkswagen, que

inclui a Audi, como líder de mercado na China.

As vendas da BYD – mais de 80% delas na China – cresceram cerca de um milhão de carros em cada um dos últimos dois anos. A última montadora a conseguir isso em apenas um ano no mercado americano foi a General Motors – e isso foi em 1946, depois que a GM suspendeu as vendas de automóveis de passageiros durante os quatro anos anteriores por causa da Segunda Guerra Mundial.

Caixa cheio
A BYD registrou dois anos de crescimento de vendas de um milhão de carros

“O crescimento da BYD é diferente de tudo que a indústria já viu em muitas décadas”, disse Matt Anderson, curador de transporte do Museu Henry Ford em Dearborn, Michigan.

Com sede em Shenzhen, o centro da indústria eletrônica da China, a BYD mostrou como os fabricantes de automóveis chineses podem explorar o domínio do país nos produtos elétricos. Nenhuma empresa se beneficiou tanto da adesão da

China aos automóveis elétricos a bateria e aos automóveis híbridos (elétricos e a gasolina). Juntos, esses veículos representam 40% do mercado da China, o maior do mundo, e a expectativa é de que representem mais da metade no próximo ano.

A BYD está liderando o esforço de exportação de carros elétricos da China e está construindo rapidamente os maiores navios do mundo para transportá-los. O primeiro deles, o BYD Explorer 1, está em sua viagem inaugural de Shenzhen com 5.000 carros elétricos a bordo e deverá chegar à Holanda em 21 de fevereiro.

INVESTIGAÇÃO. Com o sucesso da China e da BYD, veio mais escrutínio.

Elon Musk, presidente-executivo da Tesla, alertou sobre a força das exportações chinesas de carros elétricos em uma teleconferência de resultados da empresa em janeiro. “Francamente, penso que, se não forem estabelecidas barreiras comerciais, elas irão praticamente demolir a maioria das outras empresas no mundo”, disse ele.

Os rápidos ganhos da BYD e de outros fabricantes de automóveis chineses na Europa le-



Cliente observa veículo em uma revenda da BYD em Shenzhen

varam a uma investigação da União Europeia sobre os subsídios do governo chinês, que poderá resultar em tarifas. Os relatórios anuais da BYD mostram um total de US\$ 2,6 bilhões em assistência governamental de 2008 a 2022. E isso não inclui outra ajuda, como garantir que as empresas de táxi na cidade natal da BYD comprem apenas carros elétricos da BYD. Procurada, a empresa não quis fazer comentários sobre isso.

A China construiu fábricas suficientes para produzir mais do dobro da quantidade de carros que o seu mercado pode comprar. Isso levou a uma guerra de preços na China, especialmente entre a BYD e a Tesla, com descontos que infligiram pesadas perdas. Um dos mais novos modelos da BYD, o subcompacto Seagull, custa menos de US\$ 11 mil (cerca de R\$ 55 mil).

A crise imobiliária e a queda do mercado de ações estão agora tornando os consumidores chineses mais cautelosos quanto à compra de um carro. Mas os baixos custos de produção da BYD a deixaram numa posição melhor do que a maioria dos rivais para sobreviver a qualquer longa desaceleração nas vendas e à reestruturação da indústria.

INÍCIO. O presidente da BYD, Wang Chuanfu, fundou a empresa em 1995 para fabricar baterias para a Motorola e outras empresas de eletrônicos de consumo. Ele havia estudado na Central South University em Changsha, uma instituição de elite famosa pela pesquisa em química de baterias. Mas ele sonhava em fabricar carros.

Em 2003, a BYD comprou uma fábrica em Xian que produzia carros movidos a gasolina. Mas a empresa teve problemas no início, ganhando uma reputação precoce na construção de máquinas obsoletas. Numa visita à fábrica em 2006, uma grande área de reparos no fim da linha de montagem estava lotada de carros recém-construídos que já precisavam de mais obras.

As vendas da BYD cresceram à medida que o mercado chinês disparava. Warren E.

Buffett comprou uma participação de quase 10% por US\$ 230 milhões em 2008, dando à BYD não apenas uma injeção de dinheiro, mas também um prestígio global.

A BYD agora tem sua própria cidade murada em Shenzhen, uma cidade no sudeste próxima a Hong Kong. Um monotrilho transporta trabalhadores de apartamentos de empresas até as torres de escritórios e laboratórios de pesquisa da BYD. Liu Qiangqiang, engenheiro do centro de Shenzhen, disse que o número de funcionários de sua equipe de desenvolvimento de automóveis quase triplicou desde que ele ingressou na empresa vindo da General Motors, há 15 meses.

“O ritmo é rápido”, disse ele.

Depois de descartar a condução autônoma há um ano, a BYD entrou em ação quando as empresas de eletrônicos de consumo Huawei e Xiaomi lançaram carros com consideráveis capacidades de condução autônoma. Wang anunciou em janeiro que a BYD tinha 4.000 engenheiros trabalhando em direção assistida, uma forma limitada de tecnologia autônoma que funciona principalmente em rodovias e grandes estradas, e que investiria US\$ 14 bilhões nessa tecnologia.

A BYD tem uma vantagem persistente sobre a Tesla: a decisão de Wang, em 2011, de desenvolver carros híbridos plug-in, que respondem por quase metade das vendas da BYD.

Li Jingyu, vendedor de uma concessionária BYD em Shenzhen, disse que muitas famílias compraram um híbrido como primeiro carro para que pudessem dirigir de volta às suas aldeias ancestrais no Ano-Novo Lunar – que começou na noite de sexta-feira passada. A maioria das aldeias na China agora tem carregadores, disse Li, mas não o suficiente para a multidão de motoristas visitantes no Ano-Novo Lunar.

“As pessoas estão apenas preocupadas”, disse ele, “como o tempo de espera”. ●NYT

ESTE CONTEÚDO FOI TRADUZIDO COM O AUXÍLIO DE FERRAMENTAS DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E REVISADO PELA EQUIPE EDITORIAL.

PARTE DO CONTEÚDO FOI TRADUZIDO POR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E REVISADO PELA EQUIPE EDITORIAL.

pressreader

COLUNA

SECOVIS-SP
A CASA DO IMÓVEL MODERNO

Jornalista Responsável: Sílvia Carneiro MTB 19.466
Ano 48 Nº 2167 - 14 de fevereiro de 2024
secovi.com.br

Secovi-SP atento às mudanças climáticas

Entidade integra Aliança Pela Redução de Gases do Efeito Estufa no setor da construção e da incorporação imobiliária

As mudanças climáticas e os perigos que elas representam para a humanidade exigem a adoção de práticas sustentáveis. Com esse objetivo, Secovi-SP, Abrainc e SindusCon-SP instituíram a Aliança pela Redução de Gases do Efeito Estufa (GEE), dedicada ao estudo de medidas que podem ser implantadas pela construção e a incorporação imobiliária.

No sentido de preparar o setor para as regulações já existentes e as que ainda virão sobre emissões de GEE, e visando capacitar as atividades da área para um atuação propositiva e não apenas reativa, a Aliança contratou consultoria que elaborou diagnóstico com base em 42 companhias brasileiras. O resultado do inventário setorial foi apresentado em encontro que reuniu mais de 100 representantes de empresas associadas às entidades.

Com abrangência nacional, o inventário considera a abordagem de controle operacio-

Apoiar o mercado imobiliário na jornada da sustentabilidade é meta do Secovi-SP

nal sobre as atividades e traz dados por setor, localização, operação, categoria e precursor de escopos, com medição de emissões de vários tipos gases. Entre as recomendações de boas práticas estão priorizar fornecedores que já possuem iniciativas de descarbonização e seguir o conceito de economia circular.

No entender do Secovi-SP, que também apoia o mercado com publicações e cursos alinhados à sustentabilidade e à agenda ESG, este é um tema que irá crescer cada vez mais e, do ponto de vista empresarial, é fundamental o protagonismo do mercado imobiliário. Saiba mais em www.secovi.com.br.

LEIA MAIS