

» Entrevista | **ALEXANDRE BALDY** | CHAIRMAN DA BYD

O executivo tem a missão de fazer da maior montadora asiática uma concorrente de peso também no Brasil, apostando na eletrificação e na queda de preços dos automóveis

# Comando brasileiro na gigante chinesa

» VICTOR CORREIA

**A** montadora chinesa BYD deslançou no mercado brasileiro no ano passado. A empresa começou como uma fábrica de baterias em Shenzhen, costa leste da China, mas hoje está entre as maiores fabricantes de carros elétricos e híbridos do mundo. No Brasil, a companhia chamou atenção ao lançar o Dolphin, que, na época, foi o carro elétrico mais barato do país, a menos de R\$ 150 mil, e ao anunciar a sua primeira fábrica no país, em Camaçari, Bahia. O investimento estimado na planta é de R\$ 3 bilhões.

Em entrevista ao **Correio**, o chairman (presidente do Conselho de Administração) da BYD no Brasil, Alexandre Baldy, detalhou que a empresa também tem grandes planos para 2024. Além do lançamento de novos modelos, como o Dolphin Mini no final do mês, a empresa quer chegar a 200 concessionárias em todo o país — atualmente, são quase 100 lojas. Baldy contou ainda que as obras civis do complexo devem ser iniciadas nos primeiros dias de março, e que a fase atual é de finalização dos projetos e obtenção de licenças junto aos órgãos regulatórios. Confira os principais trechos da entrevista:

## A BYD ganhou bastante projeção em 2023. Como você avalia o ano?

Foi um ano muito positivo, bastante exitoso para a BYD. Começou com o lançamento do Song, que hoje é o híbrido mais vendido do país, dentre todos os SUVs. Depois, lançou o 100% elétrico Dolphin, que revolucionou o mercado, posso assim dizer. Ele realmente trouxe o tracionamento dos carros não só elétricos, mas híbridos também, para uma plataforma, um padrão, completamente diferente. Logo na semana seguinte, anunciamos a planta industrial no Brasil. Primeiramente, escolhendo o estado da Bahia, avaliando alguns terrenos que, depois, foi se confirmar na antiga planta da Ford em Camaçari. É um marco muito importante para a BYD, não só no Brasil, mas no mundo inteiro. E (a empresa) vem consolidando a abertura dos seus pontos de distribuição, concessionárias, em todo o Brasil.

## Quantas concessionárias a BYD têm atualmente?

Fechamos o ano com em torno de 50 lojas, e já abrimos 2024 quase que dobrando (esse valor). Já estamos quase que com 100 lojas em operação hoje no Brasil. Devemos fechar esse número até agora, no fim de fevereiro.

## Qual a visão da montadora para 2024?

Devemos lançar no final do mês o modelo que deverá promover outra revolução no mercado, bastante importante, que é o Dolphin Mini. E o nosso objetivo até o final do ano é ter 200

Divulgação/BYD



**Nossa meta é levar ao conhecimento do cidadão brasileiro que (a BYD) é uma empresa que trabalha com produtos de elevada qualidade, e que vai se tornar uma empresa brasileira. Queremos sedimentar essa confiança que conquistamos"**

concessionárias abertas, tornando a marca cada vez mais conhecida, cada vez mais reconhecida e, principalmente, tendo a confiança do consumidor, do cidadão brasileiro, que isso para a gente é muito importante.

## Já há uma data prevista para o lançamento?

Nós devemos lançar o Dolphin Mini no dia 28 de fevereiro.

## Um dos objetivos da BYD é conseguir lançar um carro elétrico com valor abaixo de R\$ 100 mil. Você consegue adiantar se o Dolphin Mini cumpre essa meta?

Ainda não, porque essa é uma tratativa que depende muito da nossa matriz, na China, para autorizar sobre a questão de política comercial. Nós não temos essa política autorizada ainda. Então, todo e qualquer valor que você veja é meramente especulativo. Ainda não há nenhuma confirmação. Nossa expectativa é ter um teto de R\$ 120 mil para esse carro, mas

não tenho ainda essa confirmação.

## Em que pé está a construção da fábrica em Camaçari (BA)?

Estamos com os projetos sendo finalizados, com apreciação por parte dos órgãos regulatórios necessários. Eu acredito que, nos próximos 25 dias, conseguimos iniciar a obra. Nossa expectativa é que, nos primeiros 10 dias de março, tenhamos lá um evento, um marco, do início das obras civis, dado as licenças que são necessárias para de fato as obras serem iniciadas. O trabalho tem sido muito árduo para a conclusão dos projetos.

## Vocês anunciaram neste ano também uma parceria com a Shell para construção de eletropostos no país. Qual a estratégia da empresa para esse segmento?

A BYD não tem interesse, não atuará na infraestrutura final para concorrer com grupos que atuam, sejam startups, sejam grandes grupos como Shell, Raizen, ou

todas mais. Mas a BYD dará todo o suporte necessário para que a gente possa ter uma infraestrutura cada vez mais abundante a cada dia, semana, mês. Especialmente em Brasília, percebemos que o Dolphin é um dos carros mais vendidos pelo varejo brasileiro, em se destacando os carros elétricos, eletrificados, e até no quadro geral. É de total convergência da BYD dar apoio, inclusive financeiro, a projetos de ampliação da infraestrutura de carregamento para carros elétricos.

## Como você resumiria a visão da BYD para o Brasil?

Nossa meta é levar ao conhecimento do cidadão brasileiro que (a BYD) é uma empresa que trabalha com produtos de elevada qualidade, e que ela vai se tornar uma empresa brasileira. Queremos sedimentar essa confiança que conquistamos, e que queremos conquistar, do consumidor brasileiro.

**Brasil S/A**  
por Antonio Machado



machado@cidadebiz.com.br

## Dilemas da indústria

A política industrial está de volta ao topo das ações de governos no mundo e, aqui, não seria diferente, embora, com múltiplas metas e centrada em crédito público, ela vale mais por inserir a discussão na pauta econômica nacional do que pelas intenções anunciadas. A discussão está aberta e, quanto mais cedo for feita, menos erros serão cometidos. Não se trata de pôr em questão o protecionismo e as políticas tarifárias criticadas pela ortodoxia econômica. Ações industrializantes bem-sucedidas nunca se basearam só nelas, comuns na América Latina, mas não na Ásia, que se industrializou visando o mercado externo antes do consumo interno, o que exigiu educação técnica, inovação e qualidade, além de custos baixos.

A formulação do programa, chamado Nova Indústria Brasil, ainda está em construção e deve ser aperfeiçoada. Separar o apoio ao que configura indústria nova, calcada em tecnologia de ponta, do que é tradicional, faz todo sentido. O primeiro prioriza o cruzamento das manufaturas tradicionais com serviços avançados num combo que vai de sistemas inteligentes, em que softwares comandam as operações, ao chamado mundo cripto ou web3, das redes de dados distribuídas e sem controle das bigtechs, vulgo blockchain. Aí está o valor. Setores tradicionais da manufatura dependem mais de condições de crédito acessíveis, o que não significa necessariamente subsídios, e de facilitação de negócios, começando pelo desmonte da espessa camada de burocracias, cartórios e, sobretudo, impostos onerosos.

Na concepção original das políticas industriais a partir dos anos 1950, a novidade era a indústria de transformação, ou manufatura, com linhas de montagem padronizadas e escala, típicas dos setores automotivo, têxtil, usinagem de peças, processamento de insumos básicos etc. Isso passou, ao menos a concepção original. As novas indústrias têm pouca semelhança com as das gerações anteriores. Governos têm pouco a contribuir, já que se trata do ocaso de um modo de produção tornando obsoleto. O caso mais emblemático é o dos veículos elétricos, dispensando a cadeia de autopeças que vinha a montante do setor de transportes. O tema é sensível, mas a decisão é mais de seus acionistas e investidores que de ações de política. As matrizes das grandes do setor já optaram pela eletrificação.

## A dura verdade da produção

A indústria que a maioria entende no Brasil requer, a rigor, não bem de política industrial, mas de política econômica que triture o chamado Custo Brasil — a trama de usos e costumes de antanho que obstaculiza os ganhos de produtividade sem os quais não há avanço, só há as caravanas de empresários pedintes de proteção e exceções. Já a política industrial como a praticada nos EUA, com o apoio de Biden e Trump, em reação à estratégia chinesa de expansão global e domínio das tecnologias de ponta, força decisões sanguinolentas. Sem as centenas de bilhões de dólares de subvenções, os EUA, e a Europa vive o mesmo dilema, condenariam suas montadoras nativas e as 'americanizadas', acusadas pela concorrência chinesa e de outras asiáticas que adotaram a bateria elétrica, além da nova cadeia de produtores de componentes de energia renovável e redes de recarga.

Os dados da oferta chinesa praticamente de tudo que é processado com insumos próprios ou importados, virando bens exportados para todo o mundo, são chocantes. Suas siderúrgicas, por exemplo, têm capacidade de produção para atender o mundo inteiro. Como começam a fazer no Brasil, ameaçando a siderurgia nacional.

Está começando também com o setor automotivo instalado no país. Algumas, como Ford e a divisão automotiva da Mercedes, se foram. As que ficam se agarram à motorização flex com etanol e a versões híbridas (elétrico e combustível), para ganhar tempo, já que não virá o investimento em bateria e softwares de suas matrizes. Dias atrás, o presidente da Anfa-vea falou de importar linhas de montagem de motor a combustão desativadas em outros países...

## Como compor a estratégia

Compreender as necessidades setoriais e as oportunidades à vista ajudariam a compor uma estratégia de expansão produtiva há muito tempo ausente das formulações econômicas e políticas no país. Para a indústria existente, cabe mais uma réplica do Plano Safra, que garante crédito em condições acessíveis ao agro, como propõe o presidente da Fiesp, Josué Gomes da Silva. Ou o que dispensaria um regime excepcional de forma perene: custos alinhados aos de países com os quais nossas empresas disputam espaço no mercado interno e externo, além de crédito normalizado, inexistente há décadas.

Para novas atividades, que estão na manufatura, mas não só, duas abordagens clamam por atenção. Uma está no agro, Ao contrário da exportação direta de produtos naturais há dinheiro grosso para fazer com a produção processada (como o óleo de soja ou cacau com processamento mesmo simples) e até unitização de produto a granel.

Outra oportunidade está na formação de cadeias de negócios com o que é demandado pelas indústrias disruptivas, como as de energia solar e eólica, baterias elétricas e geradores. Todas são usuárias de minérios escassos e que há no Brasil em vários casos. Pense na Indonésia: tributou a exportação de níquel, e a isentou para quem implantasse no país usinas de processamento e fábricas de baterias e de veículos elétricos. A medida foi criticada pelo FMI. Com os resultados, o FMI elogiou a decisão meses atrás.

## Consciência expandida

Enfim, hoje se sabe que mesmo o apoio de subvenções a atividades nascentes exige tecnologia disponível, mesmo que em estágio abaixo de quem está na frente, e escalar a partir daí, investindo em mão-de-obra com formação tecnológica (área de excelência do Senai), em pesquisa e desenvolvimento e em novos empresários dessombreados.

E dinheiro para capitalizar esses empreendimentos? Tais atividades são em boa parte bancadas por fundos privados pouco sensíveis às taxas de juros. O grosso do que chamo de tecnocracia corre à margem das decisões de governo (como a inteligência artificial e sua progressão generativa) — é como uma economia paralela que cria forma no mundo cripto ou web3 cada vez mais relevante para os fluxos de capitais globais. Governos em geral só chegam quando as inovações atraem atenções e há demanda para regulamentá-las. Nada disso é novidade no mundo, mas estamos atrasado. Que fazer? Consciência expandida é um bom começo para achar as respostas.

## INVESTIMENTOS

# Bitcoins voltam ao clube do trilhão

» RAFAELA GONÇALVES

O Bitcoin voltou a fazer parte do seleto grupo de dez ativos de US\$1 trilhão, ao atingir a cotação de US\$51.500 nesta semana. A aplicação está atualmente no maior patamar de preço desde dezembro de 2021, época em que a criptomoeda bateu sua máxima histórica de quase US\$ 69 mil, de acordo com dados do portal CoinMarketCap.

O cálculo do valor de mercado

é uma multiplicação do número total de unidades de um ativo pelo seu preço. No caso do Bitcoin, são 19,6 milhões de moedas multiplicadas por US\$51.500, resultando em mais de US\$1 trilhão.

O segmento mais presente na lista trilionária é o de ações de empresas de tecnologia, com seis representantes, contando com gigantes do mercado como a Alphabet (dona do Google), Meta (dona do Instagram, Facebook e WhatsApp), Amazon, Microsoft e Apple.

O bitcoin subiu mais de 150% em 2023, à medida que aumentava a expectativa para a aprovação pela Securities and Exchange Commission (SEC), a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) dos EUA, dos Exchange Traded Funds (ETF) de bitcoin no mercado à vista, fundo negociado em bolsa que segue o preço do criptoativo, que, finalmente, aconteceu em 11 de janeiro. A alta recente do Bitcoin, segundo analistas, deve-se ao

acúmulo da criptomoeda por grandes investidores e ao renovado interesse de Wall Street na indústria de tecnologia.

"A grande questão é que, nesse caso, por não ter suporte de preço e resistências muito fortes a partir desse patamar, não sabemos onde essa alta pode parar. Ao longo da semana, o que vai definir essa continuidade de alta ou não será a entrada de fluxo de ETF", avaliou André Franco, head de research do Mercado Bitcoin.