

POR CYNTHIA CASTRO



# Caminhões chineses são a novidade do mercado

**Pátio da gigante chinesa Dongfeng. Em 2012, mais caminhões importados da China serão vendidos no país; montadoras planejam instalar fábricas**

O mercado de caminhões no Brasil, tão aquecido nos últimos anos e com previsão de continuar com as vendas em alta, está atraindo as montadoras chinesas. Em 2012, pelo menos três novas representantes e distribuidoras de montadoras da China começam a vender caminhões importados no Brasil e há programação de instalação de fábricas por aqui.

Uma delas é a Dongfeng, maior fabricante de caminhões da China - considerada uma das três gigantes chinesas. Com faturamento anual superior a US\$ 42 bilhões e sede na cidade industrial de Wuhan (provincia de Hubei), vendeu mais de 600 mil unidades de caminhões no ano passado e está presente em mais de 35 países. A Aurium Trading & Investimentos, representante oficial e distribuidora exclusiva dos produtos Dongfeng no Brasil, já tem um escritório em funcionamento em Belo Horizonte (MG), onde fica a sede da empresa.

Neste mês de outubro, três modelos (pesado, semipesado e médio) embarcam para o Brasil para ser testados tecnicamente. Eles vão trafegar por diferentes regiões e experimentar todas as condições de rodovias.

No final do ano, outros cinco modelos começam a passar pelo processo de homologação para receber as licenças

de órgãos como o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

A previsão é que em meados de 2012, os caminhões Dongfeng, produzidos na China, estejam no mercado brasileiro. Os veículos têm tecnologia Euro 5 (em vigor na Europa), que corresponde às determinações da fase P7 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), que começa a vigorar no Brasil em 2012.

A P7 traz a obrigatoriedade de que os caminhões vendidos no Brasil a partir do próximo ano tenham tecnologias mais avançadas nos motores, permitindo assim menores índices de emissão de poluentes. Para isso, será utilizado por esses veículos pesados um óleo diesel com menor teor de enxofre, o S-50.

"É prioridade do Estado chinês incentivar suas empresas a aprofundarem suas relações comerciais com o Brasil. É prioridade da Dongfeng ter o Brasil como mercado chamariz", diz o presidente da Aurium Trading & Investimentos, representante da Dongfeng, João Sampaio Vianna.



**DONGFENG** Em 2012, caminhões começam a ser importados no Brasil; empresa terá fábrica até 2015

## "É prioridade da Dongfeng ter o Brasil como mercado chamariz"

JOÃO SAMPAIO VIANNA,  
DA AURIUM TRADING & INVESTIMENTOS

A maioria das vendas da montadora é realizada dentro do mercado chinês. Mas, nos últimos cinco anos, a empresa começou a intensificar a expansão para outros países, e o Brasil é um mercado prioritário. Na África, no Oriente Médio, no leste europeu e em alguns países da América do Sul, as vendas estão consolidadas, conforme Vianna.

Já está certo que a Dongfeng vai instalar uma fábrica em Minas Gerais, até o final de 2015.

Mas a cidade ainda está sendo escolhida. De acordo com Vianna, no futuro, o Brasil poderá vir a ser o polo exportador para a América Latina.

Assim que as vendas dos caminhões importados forem iniciadas, no ano que vem, a empresa deverá ter pelo menos 25 unidades de concessionárias. Segundo Vianna, os maiores grupos de frotistas do país serão os concessionários.

Ele faz questão de ressaltar

que a Dongfeng tem um compromisso com o mercado brasileiro, com os frotistas e com os autônomos, que é demonstrado de duas formas. "A primeira é composta por um tripé: 1) serviço - boa rede de concessionárias, oferta de pós-venda e manutenção diferenciadas, 2) garantia superior aos concorrentes nacionais e 3) preço competitivo. E a segunda é o compromisso de erguer a fábrica até o final de 2015. Entendemos que o mercado quer mais opções e vie-

AUMENTO DE IPI

## Empresas garantem preço competitivo

As montadoras chinesas prometem se firmar no mercado brasileiro de maneira competitiva, oferecendo preços acessíveis e serviços diferenciados. O aumento do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para veículo importado obrigou as empresas a reavaliar alguns pontos de seus projetos, mas elas garantem que irão investir.

"A mudança no IPI nos fez repensar a forma do nosso negócio como um todo. Mas o mercado continua sendo prioritário. Estamos vindo para agregar valor", diz o presidente da Aurium Trading & Investimentos, representante oficial e distribuidora exclusiva dos produtos Dongfeng no Brasil, João Sampaio Vianna.

O assessor comercial e de marketing da Shacman

no Brasil, João Miguel Capussi, afirma que as mudanças impactam na composição de preço. Entretanto, ele garante os investimentos. "Temos que nos adaptar. Mas uma empresa do porte da Shacman, presente em 50 países e que decide ingressar no mercado brasileiro, não pode ter um imposto como empecilho. Vamos tentar posicionar nossos preços de forma que possamos transferir o mínimo possível para o cliente final."

As chinesas afirmam que terão preços competitivos. Segundo o representante da Dongfeng, os caminhões serão mais baratos do que os já comercializados no Brasil, mas os preços não serão tão agressivos. Uma das propostas, conforme Vianna, é focar o trabalho

no pós-venda. "Nossa estratégia comercial se baseia em competitividade, assistência técnica, manutenção e garantia."

A elevação do IPI foi anunciada em meados de setembro. A alta foi de 30 pontos percentuais nas alíquotas de carros e caminhões com menos de 65% de conteúdo nacional. Antes, o IPI sobre os importados variava de 7% a 25%. Com a medida, passou para 37% a 55%.

Na última semana de setembro, o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel, disse à imprensa nacional que "as empresas sérias que querem vir desenvolver produtos no Brasil terão suas propostas examinadas", em uma possível referência à flexibilização do IPI para alguns importados.

## Momento de expectativa

A chegada das montadoras chinesas é vista com bons olhos por representantes do transporte, que esperam um impacto no preço dos caminhões. O controller da Braspress, Tayguara Helou, considera que, de forma geral, o número de fornecedores é restrito no Brasil.

"Temos poucos fornecedores de pneus, de combustível, de autopeças e de caminhões. Isso eleva os preços e não se percebe tanta preocupação com a qualidade. Um caminhão no Brasil custa de 60% a 65% mais caro do que nos Estados Unidos e na Europa, onde os veículos têm tecnologia bem mais avançada", afirma.

Helou destaca que "a vinda das montadoras chinesas é muito mais do que positiva, pois se abre um leque de opções para o transportador". E, na opinião dele, não é preciso ter resistência sobre a qualidade dos caminhões chineses. "As montadoras asiáticas trabalham em nível de excelência e qualidade elevado."

O presidente da Mira Transportes, Roberto Mira, também considera que a

vinda das chinesas deverá ser positiva, especialmente para forçar uma nova política de preços. "É preciso baixar o preço dos caminhões brasileiros, que são os mais caros do mundo. A vinda de outras empresas aumenta as opções."

Mira resalta a preocupação com o fornecimento de peças, manutenção e com a continuidade dessas empresas no Brasil. "No passado, já houve problemas. Algumas vieram e depois saíram do país, deixando os transportadores em uma situação complicada."

O presidente da Empresa de Transportes Martins (de Belo Horizonte/MG), Ulisses Martins, concorda que a vinda das marcas chinesas traz boas expectativas, tanto em relação aos preços como sobre a disponibilidade de veículos.

"A demanda por caminhões no Brasil está muito grande, e há um temor de que a indústria não consiga atender. Esses caminhões chineses serão mais uma opção. E há uma ótima expectativa em relação à implantação das fábricas no Brasil", diz Martins.



SHACMAN Expectativa é vender mil caminhões no próximo ano; centro de distribuição será em Tatuí (SP)

**"A vinda das chinesas abre um leque de opções para o transportador"**

TAYGUARA HELOU, DA BRASPRESS

mos para ficar", afirma. Alguns diferenciais, citados por Vianna, são o motor Cummins, fabricado na China, mas similar ao fabricado no Brasil, e a caixa de câmbio ZF.

Outra chinesa que iniciará suas atividades com a importação de caminhões e depois a instalação de uma fábrica no território nacional é a Shacman, fabricante de caminhão pesado, acima de 16 toneladas. A importadora e distribuidora da marca, a Metro-

Shacman, instalada em Tatuí, no Estado de São Paulo, também está otimista com o mercado brasileiro.

Os caminhões estão homologados e serão apresentados no final de outubro, durante a Fenatran - Salão Internacional do Transporte, que acontece em São Paulo.

Em dezembro, começam a desembarcar no Brasil os lotes comerciais. Serão cem veículos por mês, conforme informações

**"O Brasil é um dos principais mercados de caminhão"**

JOÃO MIGUEL CAPUSSI, DA METRO-SHACMAN

do assessor comercial e de marketing da Shacman no Brasil, João Miguel Capussi.

A projeção da Metro-Shacman é que sejam vendidos mil caminhões em 2012. O centro de distribuição será em Tatuí, e devem iniciar a operação em janeiro sete concessionárias (Sorocaba, Santarém, Santos, São Paulo, Recife, Fortaleza e Natal).

Depois, a ideia é expandir essa rede de concessionárias para 28 cidades do Brasil. Nesse início de operação, serão comercializados cinco modelos de caminhão: três cavalos mecânicos (TT 420 6x4, TT 385 6x4, TT 385 4x2) e dois modelos de caminhão rígido (LT 385 6x4, DT 385 6x4).

Os caminhões Shacman são produzidos na cidade de Xi'an, na província Shaanxi. O assessor comercial afirma que os componentes têm tecnologia europeia e norte-americana. No ano passado, foram fabricados 140 mil caminhões pesados em Xi'an. A maioria é vendida dentro da China, e o restante, exportado para mais de 50 países.

No ano que vem, os caminhões Shacman começam a ser importados no Brasil, e a segunda fase da estratégia de exploração do mercado brasileiro também prevê a construção de uma fábrica. Durante a Fenatran, no final de

outubro, representantes da direção da montadora estarão no Brasil e, conforme Capussi, "serão negociadas as bases para a instalação da fábrica".

A finalização da discussão sobre o assunto deve ocorrer no Brasil. Por enquanto, não há informações oficiais sobre o local, sobre a data de inauguração e qual o valor a ser investido. "A Shacman tem projetos para ser uma empresa global. E, para isso, tem que estar nos principais mercados de caminhão. O Brasil é um dos principais, só fica atrás da China, da Europa e dos Estados Unidos", diz o representante da Metro-Shacman.

### Centro de distribuição

Em abril do ano passado, a Elecsonic (Sinotruk Brasil), importadora dos caminhões chineses Sinotruk, iniciou a primeira comercialização do modelo Howo no Brasil. Desde então, já foram vendidos mais de 850 caminhões, e a projeção é fechar este ano com 1,1 mil unidades comercializadas.

A Elecsonic foi constituída em 2009 por 11 sócios brasileiros e está localizada no município de Campina Grande do Sul, na região metropolitana de Curitiba, no Paraná. Desde quando iniciou as operações no Brasil, a empresa



**SINOTRUK** Importadora já comercializou 850 caminhões no Brasil



**FOTON** Modelos de caminhão a ser importados em 2012 estarão na Fenatran

VENDAS 2011

## Anfavea prevê novos recordes

Em 2011, a Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) está prevendo novos recordes nas vendas de veículos pesados no Brasil. De janeiro a agosto, foram vendidos mais de 110 mil caminhões.

A assessoria de comunicação da Anfavea informou que, atualmente, há oito fabricantes no país e outros investimentos já anunciados. Conforme a assessoria, essa é uma das provas de que há um interesse grande pelos caminhões hoje fabricados no Brasil.

Sobre a chegada das montadoras chinesas, a Anfavea afirma que "desde que as regras sejam cumpridas, a concorrência é

leal". A entidade considera que o interesse das chinesas está relacionado ao amplo mercado brasileiro, que deve aumentar as vendas de caminhões nos próximos anos, devido aos investimentos em infraestrutura, aos eventos esportivos, à necessidade de renovação de frota.

Em relação à crítica sobre os preços praticados no Brasil, a Anfavea não comentou. Mas reforçou a informação sobre as oito fabricantes e destacou que "o caminhão brasileiro está em todo lugar". Em 2010, as exportações foram para países da América do Sul, América Central, África, Ásia e América do Norte (somente México).

inaugurou 28 concessionárias. Há uma previsão de chegar a 42 até o final deste ano.

"Assumimos o compromisso com a Sinotruk China de inaugurar 25 concessionárias até dezembro e chegar a 42 pontos em 2012. Vamos cumprir a meta com um ano de antecedência", disse, recentemente, o diretor-geral da Sinotruk Brasil, Joel Anderson.

Com forte operação na América do Sul, em países como Venezuela, Colômbia, Peru, Chile, Uruguai e Argentina, a empresa

produziu 219 mil caminhões em 2010. E, a partir de 2015, deve desenvolver os planos de implantação de uma fábrica no Brasil.

No último mês de julho, a Sinotruk Brasil inaugurou o centro de distribuição de peças, no Paraná. Com área construída de 2,4 mil m<sup>2</sup>, o centro de distribuição abriga 2,7 mil itens da linha Howo.

A previsão da empresa é chegar a 4,2 mil itens até janeiro de 2012, com a chegada da linha de caminhões A7. Esses veículos estarão preparados para atender

às normas do Proconve. O modelo A7 será apresentado ao público durante a Fenatran, no final do mês de outubro, em São Paulo.

Também durante a Fenatran, será lançada oficialmente a Foton Aumark do Brasil, responsável pela importação e distribuição dos caminhões da marca Foton. Na ocasião, serão apresentados os três primeiros caminhões a ser comercializados no país: Aumark 1031 (semileve), 1051 (leve) e 1089 (leve).

Os veículos saem de fábrica

## "A demanda no Brasil é superior à capacidade produtiva"

LUÍZ CARLOS MENDONÇA DE BARROS,  
DA FOTON

com freios ABS e ar-condicionado de série. A empresa tem três unidades de vendas e serviços programadas: a sede, em Várzea Paulista, e as concessionárias Anchieta e Guarulhos, todas em São Paulo.

A comercialização está programada para ter início nos primeiros meses de 2012. E, no primeiro ano, devem estar funcionando de seis a dez pontos de vendas. A empresa está realizando estudos para instalar uma fábrica no Brasil em 2015.

"A demanda no Brasil é superior à capacidade produtiva. Há espaço para novos entrantes, de forma que se equilibrem mais os preços e a qualidade. A China tem hoje uma capacidade enorme produtiva em diversos setores e com caminhões não é diferente. Já há alguns anos, estão investindo em tecnologia e seus pátios produtivos são de última geração", afirma o presidente da Foton Aumark do Brasil, Luiz Carlos Mendonça de Barros.

Ele destaca que há uma ten-

dência no crescimento de caminhões urbanos em função do aumento das restrições de circulação em algumas cidades e também há muita necessidade de caminhões pesados para o transporte nas rodovias. "Entendemos que as principais rotas serão cobertas pelos caminhões pesados e extrapesados, ficando a movimentação dos grandes centros de distribuição, que já existem e que serão criados nos próximos anos, a cargo dos caminhões semileves."

**"Vamos cumprir a meta (sobre concessionárias) com um ano de antecedência"**