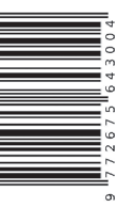


Revista Importação, Exportação e Distribuição > N. 2 > 2020

Coletânea
**MERCADO
DE BICICLETAS
NO BRASIL**

IMPORTAÇÃO, EXPORTAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO



> Perfil do comércio exterior de bicicletas e componentes

> Confira as principais marcas e de onde o Brasil mais importa

> Os estados que mais importam e exportam

> Conheça 3 empresas em diferentes posições no mercado

Esta revista apresenta um perfil das importações, exportações e a distribuição de bicicletas e seus componentes no Brasil. Ao contribuir com tópicos sensíveis ao setor de bicicletas, acreditamos que esta publicação se torne referência para o conhecimento panorâmico que a área cada vez mais tem demandado.

A edição é parte da coletânea Mercado de Bicicletas no Brasil, que ainda conta com outras três, cada qual com recortes distintos e complementares: bicicletas elétricas; produção e montagem; e comércio varejista. A revista de comércio exterior e distribuição reúne dados detalhados de cada produto analisado, considerando o Comex Stat e o Siscomex, sistemas oficiais do governo federal para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro. As análises foram realizadas por código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), uma convenção de categorização entre os países que compõem o bloco.

Este número se debruça, ainda, sobre marcas mais importadas, estudos de caso com empresas representativas no mercado – seja com viés de importação, exportação ou de distribuição – e sobre a série histórica dos dados, indicando tendências e potencialidades para auxiliar em tomada de decisões e em estudos sobre o mercado de bicicletas em nível global.

A incorporação da bicicleta no cotidiano de boa parte da população mundial, intensificada pelas restrições de aglomeração devido à pandemia de Covid-19, aqueceu as transações comerciais em nível local e global. Isso deve ser assimilado pelo mercado como um novo patamar de operação.

Boa leitura!

*Daniel Guth (Aliança Bike) &
Victor Andrade (LABMOB)*

© by Aliança Bike. Trabalho com Licença Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional.
ISSN 2675-6439

Idealização: Aliança Bike e LABMOB
Coordenação-geral: Daniel Guth e Victor Andrade
Conteúdo e pesquisa: Victor Callil
Edição: Michelle Strzoda
Projeto gráfico e capa: Anderson Junqueira
Diagramação: Estúdio 513
Agradecimentos: Carol Rivas, David Kamkhagi, Felipe Praça, Gláucia Pereira, Marcelo Maciel, Nayara Farinha, Rafael Ribeiro e Tiago Gomes da Fonseca Neto
Fotos: Shutterstock (capa); Pexels (p. 2-3)

ALIANÇA BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Alameda Santos, 415 . 10º andar
São Paulo . SP . 01418-100
11 . 4810-5668
🌐 aliancabike.org.br
✉ contato@aliancabike.org.br
📷 @aliancabike
📘 @aliancabikeoficial
🏢 company/aliancabike

LABMOB Laboratório de Mobilidade Sustentável

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU)
Programa de Pós-graduação em Urbanismo (Prourb)
Cidade Universitária . UFRJ
Rio de Janeiro . RJ . 21941-901
🌐 labmob.org
✉ labmob@fau.ufrj.br
📷 @labmob.ufrj
📘 @labmob.ufrj
🏢 company/labmob-laboratório-de-mobilidade-sustentável/
📧 @labmob_ufrj

APOIO



SUMÁRIO

- 4 BIKES PELO MUNDO: O COMÉRCIO EXTERIOR NA INDÚSTRIA DE BICICLETAS E COMPONENTES**
- 10 IMPORTAÇÃO**
 - 11** Componentes
 - 12** *Origem e destino no Brasil*
 - 26** Bicicletas inteiras
- 31 EXPORTAÇÃO**
 - 33** Componentes
 - 36** Bicicletas inteiras
- 41 DISTRIBUIÇÃO**
- 44 ESTUDOS DE CASO**
 - 45** Track
 - 49** Trek Bikes
 - 52** Tembici
- 56 CONSIDERAÇÕES FINAIS**
- 58 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- 59 SOBRE AS INSTITUIÇÕES**

BIKES PELO

MUNDO:

O COMÉRCIO EXTERIOR

NA INDÚSTRIA DE

BICICLETAS E COMPONENTES

Esta revista apresenta dados e análises relativos à importação, exportação e distribuição de bicicletas e componentes no Brasil. Pesquisas e publicações a respeito dessa atividade já foram realizadas, inclusive pela própria Aliança Bike em parceria com o LABMOB (2018). Relatórios e trabalhos técnicos sobre compra e venda de bicicletas podem ser acessados tanto no portal da Aliança Bike como na página web da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Moto-netas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), além de Tendências (2013).

A pesquisa aqui apresentada faz uma radiografia das transações de comércio exterior do Brasil na indústria de bicicletas e componentes. São empregadas metodologias quantitativas e qualitativas. A etapa quantitativa corresponde à análise de bases governamentais que reúnem dados sobre importação, exportação e distribuição de bicicletas e componentes no país. As técnicas qualitativas são utilizadas para corroborar hipóteses, compreender fenômenos, explorar tendências e amarrar conceitos explorados no diagnóstico dessas bases.

Além das pesquisas de dados em bases governamentais, este número apresenta estudos de caso de três empresas brasileiras que importam e/ou exportam bicicletas e componentes. A partir de entrevistas com representantes dessas marcas, os leitores têm acesso a mais que uma descrição do fluxo dos produtos dentro e fora do Brasil –os entrevistados

revelam histórias, processos, etapas e como são essas transações e circuitos comerciais na prática.

O aprofundamento nas bases de dados oficiais, por meio de técnicas de text mining, permite identificar quais países originam componentes e bicicletas. Esse exercício também permite indicar os países de origem de algumas marcas, bem como qual a representatividade dessas marcas na importação de determinados produtos. Uma vez que a pesquisa realizada para esta revista trabalhou com bases geradas automaticamente pelas instituições governamentais, eventuais erros de registro poderiam comprometer a análise. Nesse sentido, foram identificados e sinalizados ao longo do texto, evitando tal possibilidade.

PRINCIPAIS ROTAS DE COMÉRCIO

A revista aponta rotas de entrada e saída dos produtos no território nacional. Embora a importação seja recebida via portos, a exportação – realizada em volume – tem como principais pontos de escoamento postos alfandegários rodoviários. Isso se explica por conta de o Brasil importar mais de 90% do volume de bicicletas e componentes de países asiáticos, que utilizam portos localizados no Sul e no Sudeste como porta de entrada para o país. Por sua vez, o pouco que o Brasil exporta tem como principal destino países sul-americanos, utilizando aduanas fronteiriças como porta de saída.



A partir dessa composição, esta revista técnica oferece uma compreensão holística de como se organiza o comércio exterior brasileiro no que toca a cadeia produtiva de bicicletas e componentes.

O Brasil tem forte relação com territórios asiáticos no que diz respeito à importação de bicicletas e componentes. Embora o principal destaque seja a China, países como Taiwan, Camboja e Indonésia são estratégicos para o setor. Em volume menor, países europeus e Estados Unidos também são lugares de origem das bicicletas e componentes que seguem rumo ao Brasil. Em volume mais reduzido, as exportações têm como principal destino países vizinhos ou próximos da América do Sul. Paraguai, Argentina, Chile e Bolívia se destacam entre os que mais recebem produtos brasileiros.

Para as análises sobre o comércio exterior, foram utilizadas bases de dados diferentes. O Siscori é um sistema da Receita Federal que disponibiliza informações referentes às importações e exportações brasileiras. Trata-se de uma base de dados gerada automaticamente a partir do preenchimento da documentação no momento de importar ou exportar produtos. Além da base proveniente do Comex Stat,

sistema para consultas e extração de dados do comércio exterior brasileiro que contém todos os dados utilizados para construção da balança comercial do país. A diferença entre ambos os sistemas é que o Siscori apresenta um detalhamento maior sobre os produtos importados, de forma que, em alguns casos, é possível identificar a marca dos produtos importados e o país que o produziu. O Comex Stat, por sua vez, permite identificar, internamente ao Brasil, as unidades da Federação que importaram e/ou exportaram produtos.

Assim, a análise conjunta dos dois sistemas se faz necessária. Cada um apresenta detalhes diferentes a respeito das importações e exportações brasileiras. Embora ambos possuam os mesmos códigos e tenham sido analisados no mesmo período, o volume de transações muda de um para outro. O Siscori, como forma de preservar a identidade do exportador/importador disponibiliza dados de itens que tiveram operações promovidas por pelo menos quatro importadores no período de extração. Ou seja, itens com apenas um, dois ou três exportadores/importadores não entram no sistema, o que causa uma disparidade entre os dois em números absolutos, ainda que

Freepik



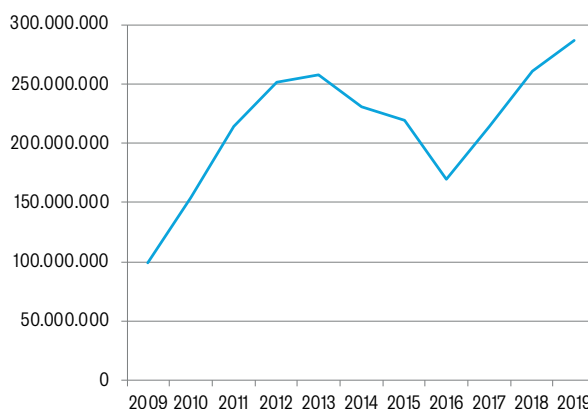
em números relativos sejam iguais. Em análises mais refinadas do Siscomex, sobressaem erros de preenchimento por parte dos importadores/exportadores que poderiam comprometer as análises. Ao longo deste trabalho se identifica quando e como isso aconteceu.

As análises foram realizadas por código NCM. A Nomenclatura Comum do Mercosul é uma convenção criada em 1995 entre os países do bloco sul-americano com objetivo de utilizar uma categorização comum entre eles para facilitar nos trâmites de comércio exterior. Fazer a análise de cada NCM que compõe a declaração de bens relativos à indústria de bicicletas e componentes no comércio exterior permite uma maior acurácia sobre as informações em relação à origem dos produtos, valor gasto e quantidade importada.

O volume de recursos financeiros envolvidos no comércio exterior de bicicletas e componentes apresenta curva ascendente. Em 2019 foram registrados 286,7 milhões de dólares em transações e, no primeiro semestre de 2020, 89,7 milhões de dólares. Entre 2009 e 2019, os valores transacionados apresentaram um aumento médio de 13% ao ano. Esse movimento possivelmente está associado a um consolidado crescimento do mercado interno. Além disso, como tem sido divulgado (ISTOÉ DINHEIRO, 2020), diversos fabricantes aumentaram a produção e estão operando

com capacidade máxima em um momento no qual, paradoxalmente, a indústria nacional sofre graves consequências da crise econômica resultante da pandemia de Covid-19.

TOTAL DE RECURSOS ENVOLVIDOS NO COMÉRCIO EXTERIOR DE BICICLETAS E COMPONENTES



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

No que diz respeito às transações relacionadas à indústria da bicicleta, as relações comerciais do Brasil com outros países têm balança comercial fortemente inclinada para as importações. Em 2019 o país gastou mais de 285 milhões de dólares com importações e exportou 5,5 milhões. No mesmo ritmo, no primeiro semestre de 2020 as importações somaram 88 milhões de dólares, e as exportações, 1,7 milhão. Ou seja, no total dos recursos envolvidos, as importações representam 98%, e as exportações, 2%.

VALORES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE BICICLETAS INTEIRAS E COMPONENTES

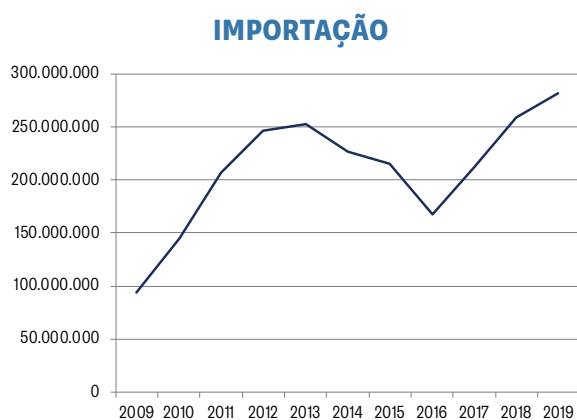
Atividade	Valor em dólares (2019)	% proporção (2019)	Valor em dólares (1º sem. 2020)	% proporção (1º sem. 2020)
Importação de componentes	257.491.811	90%	80.610.223	90%
Importação de bicicletas	23.708.821	8%	7.444.042	8%
Exportação de componentes	1.604.287	1%	964.718	1%
Exportação de bicicletas	3.930.075	1%	722.724	1%
Total	286.734.994	100%	89.741.707	100%

Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.



Nota-se uma redução na participação das exportações ao longo dos anos. Se em 2009 o valor relacionado à exportação de bicicletas e componentes oscilava entre 6 e 8 milhões de dólares, em 2018 chegou à casa dos 3 milhões, apresentando a partir daí nova alta. No sentido contrário, as importações vieram em um histórico ascendente. O valor, que era um pouco maior do que 90 milhões de dólares em 2009, ultrapassou 280 milhões em 2019.

HISTÓRICO DO VALOR DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES, EM DÓLARES



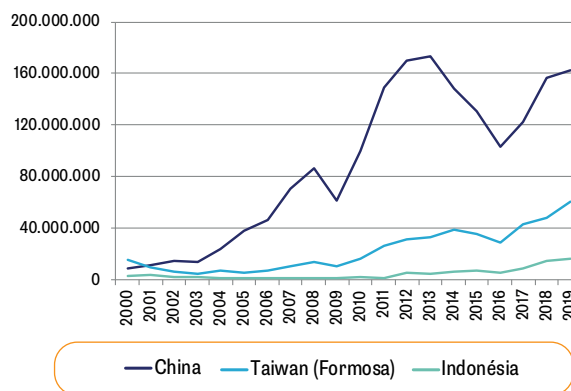
Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

Entre 2009 e 2019, os valores gastos com importação de produtos para a indústria de bicicleta e componentes apresentam aumento médio de 14% ao ano, enquanto as exportações tem um cenário de queda de 12% ao ano.

Esse aumento observado nas importações é carreado, sobretudo, por transações com China, Taiwan e, mais timidamente, Indo-

nésia. Entre 2000 e 2019, tais países aumentaram o valor exportado para o Brasil em uma média de 20%, 13% e 19% ao ano, respectivamente. O gráfico a seguir mostra a escalada dos valores pagos a esses países.

VALORES PAGOS EM IMPORTAÇÕES DE PRODUTOS RELATIVOS À INDÚSTRIA DA BICICLETA E COMPONENTES



Fonte: Comex Stat, 2000-2019.

As relações comerciais entre Brasil e China iniciaram em 1974, com a abertura de embaixadas em Brasília e Pequim. Nos anos 2000 essa relação se fortaleceu com acordos bilaterais. Em 2004, foi criada a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação, conhecida como Cosban (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2019a). Em 2012, a relação com a China se elevou ao patamar de Parceria Estratégica Global. Hoje a China é uma das principais fontes de investimento estrangeiro no Brasil. Os chineses¹ atuam, especialmente, nos setores de energia, extração de petróleo, transportes, telecomunicações, serviços financeiros e indústria. Os dados relativos à indústria de bicicletas e componentes guarda forte correlação com o histórico de aproximação

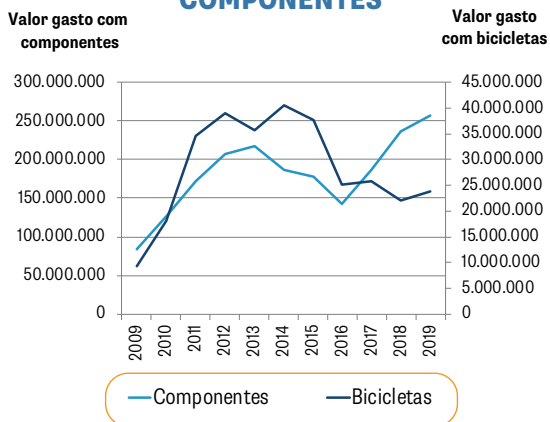
¹ Representantes do governo federal deram declarações de cunho racista que estremeceram as relações entre Brasil e China. Embora tenha havido um ruído diplomático, aparentemente o fato não foi suficiente para prejudicar as relações comerciais que vêm sendo pavimentadas entre esses dois países há quase cinquenta anos (PEREIRA, 2020; FARIA, 2020; O GLOBO, 2020).



com os chineses, uma vez que o início da curva de aumento nos valores com importação se dá em 2004, atingindo o ápice entre 2012 e 2013.

Nos últimos anos, evidenciou-se uma queda, ano a ano, no volume de bicicletas importadas, ao passo que se percebe um aumento no volume de importação de componentes. Este fenômeno pode estar associado ao aumento observado na alíquota de imposto sobre bicicletas importadas em 2011 (CRUZ, 2014), quando o item entrou para a Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum (Letec), da Secretaria Executiva de Comércio Exterior (Camex), elevando o imposto de importação de 20% para 35%. Naquele momento, a justificativa foi fortalecer a indústria nacional.

VALORES GASTOS COM IMPORTAÇÃO DE BICICLETA E COM IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

Por um lado, a partir de 2011 há uma estabilização no valor de importações de bicicletas inteiras para iniciar uma queda a partir de 2015. Por outro, o mercado parece ter reagido a este aumento de imposto com a compra mais intensa de componentes e preferindo se adequar internamente para a montagem os produtos. O período de instabilidade entre 2012 e 2015 pode, inclusive, ser um momento de ajuste dos players nacionais para decidir quem vai importar bicicletas inteiras e quem vai se organizar para montar internamente. Se em 2015 começamos a observar a queda na importação de bicicletas, os dados históricos de importação dos componentes mostram que a partir de 2016 começa uma curva ascendente na aquisição desses bens.

Para analisar os componentes e as bicicletas transacionados no mercado exterior pelo Brasil, trabalharemos com três tipos de unidades de análise:


Unidade comercial: Sobre a qual é feita a negociação. Pode variar dentro do mesmo NCM. Exemplos: peça, caixa jogo, kit, unidade.

Unidade estatística: Calcula-se sobre ela a tributação do bem transacionado. Não varia dentro do mesmo NCM. Pode ser unidade ou quilograma líquido.

Valor em dólares: Valor declarado na transação da mercadoria.

Divulgação / Bliv





As análises relativas à importação de componentes para a fabricação de bicicletas têm como parâmetro o valor da importação e a quantidade estatística do produto. As unidades comerciais importadas são declaradas de diversas maneiras – o mesmo produto pode ser declarado em unidades importadas, em caixas com determinada quantidade daquele produto, em kits, por peso etc. Assim, revela-se o volume de importações realizadas em determinado NCM por sua unidade estatística. Contudo, em diversos casos não se sabe ao certo a quantidade exata de unidades daquele produto que foram importadas, justamente pela unidade estatística ser baseada em quilogramas para a maioria dos componentes.

IMPORTAÇÃO

COMPONENTES

A importação de componentes para bicicletas no Brasil tem crescido ano após ano. Essa curva de ascensão começou em 2016. Entre 2019 e o primeiro semestre de 2020, o que o país mais importou foram quadros e garfos, seguido de freios, pneus e pedais. A tabela a seguir mostra a proporção de recursos gastos com cada componente. Não foi utilizado o volume de unidades em função dos diferentes modos de quantificação desses produtos (unidades, caixa, quilo, kits etc.).

Divulgação/Track



VOLUME DE RECURSOS DESTINADOS POR NCM

NCM	Categoria	Valor pago em dólares (2019)	% do valor pago (2019)	Valor pago em dólares (1º sem. 2020)	% do valor pago (1º sem. 2020)
87.149.100	Quadros, garfos e suas partes, para bicicletas e outros ciclos	61.999.515	23%	21.737.070	21%
87.149.990	Outras partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos	60.011.422	22%	21.961.742	22%
87.149.490	Outros freios e suas partes para bicicletas e outros ciclos	29.935.893	11%	11.033.173	11%
40.115.000	Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas	27.577.024	10%	12.310.094	12%
87.149.600	Pedais e pedaleiros, e suas partes	20.635.194	8%	7.726.696	8%
40.132.000	Câmaras de ar de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas	16.682.548	6%	6.098.504	6%
87.149.910	Câmbio de velocidades para bicicletas e outros ciclos	15.355.126	6%	6.257.116	6%
87.149.310	Cubos, exceto de freios (travões) para bicicletas e outros ciclos	11.491.484	4%	4.186.861	4%
87.149.200	Aros e raios para bicicletas e outros ciclos	9.198.679	3%	3.734.616	4%
87.149.500	Selins de bicicletas e outros ciclos	6.893.405	3%	2.890.976	3%
87.149.320	Pinhões de rodas livres para bicicletas e outros ciclos	5.039.966	2%	2.972.904	3%
85.121.000	Aparelhos de iluminação ou de sinalização visual dos tipos utilizados em bicicletas, elétricos	2.399.543	1%	794.402	1%
87.149.410	Cubos de freios para bicicletas e outros ciclos	893.255	0%	256.270	0%

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.



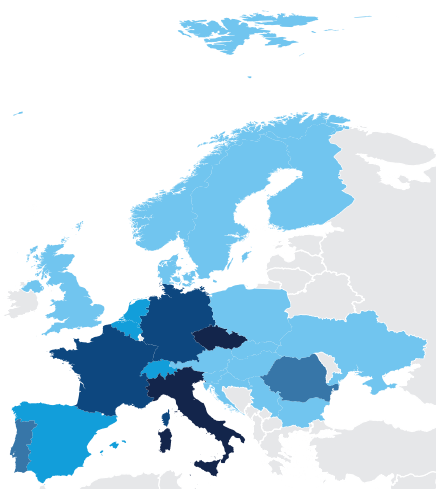
Origem e destino dos componentes no Brasil

Nesta seção, eis os estados que importam componentes no país e o volume dessas transações. O principal fornecedor de componentes para o Brasil é o continente asiático, em especial a China. A Ásia responde por 98% de todo o valor empenhado na compra desses produtos, sendo 1% gasto com compras na Europa e 1% nos Estados Unidos e Canadá.

Ao analisar os estados brasileiros que mais investiram na compra de componentes, percebe-se que, em 2019 e no primeiro semestre de 2020, 24 deles importaram componentes. Os dez que mais importaram concentram 99% do valor pago nas transações. Os quatro estados que mais importam concentram 86% de todo o recurso empenhado. O Amazonas se destaca, acumulando mais de um terço de todos os gastos com componentes.

VALOR DE IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES POR PAÍS DE ORIGEM

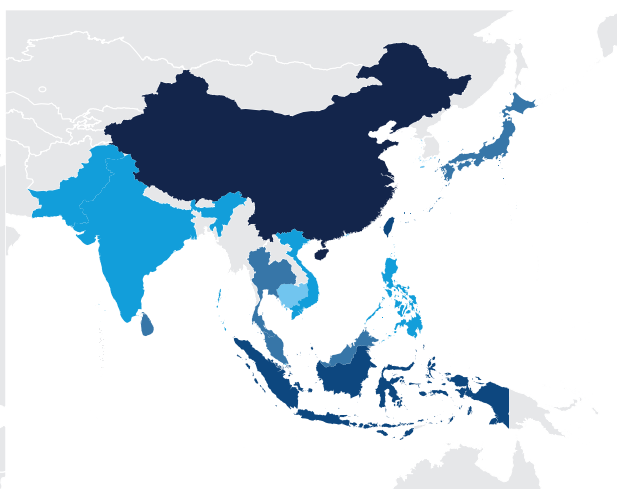
EUROPA (1% DO VALOR TOTAL)



Valor gasto com componentes - Europa

	8-42.030 dólares
	42.030-99.434 dólares
	99.434-214.207 dólares
	214.207-755.048 dólares
	755.048 -1.214.578 dólares

ÁSIA (98% DO VALOR TOTAL)



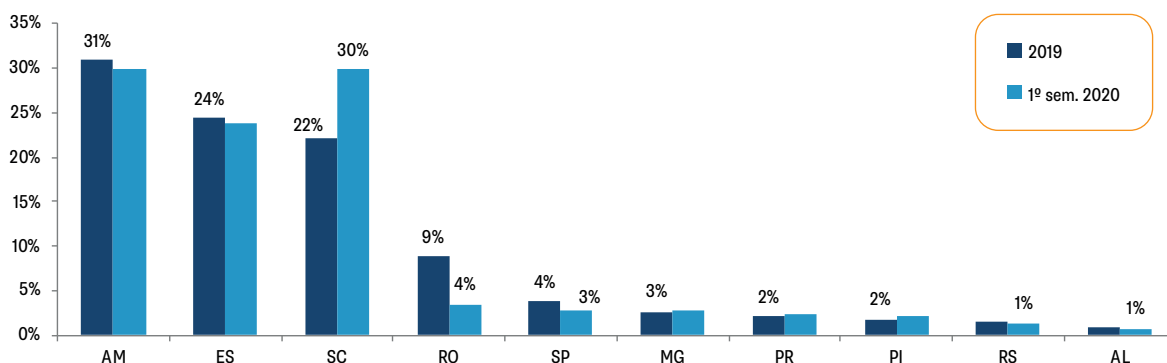
Valor gasto com componentes - Ásia

	415-372.663 dólares
	372.663 -3.595.044 dólares
	3.595.044-14.199.610 dólares
	14.199.610-58.431.236 dólares
	58.431.236-204.837.728 dólares

Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.



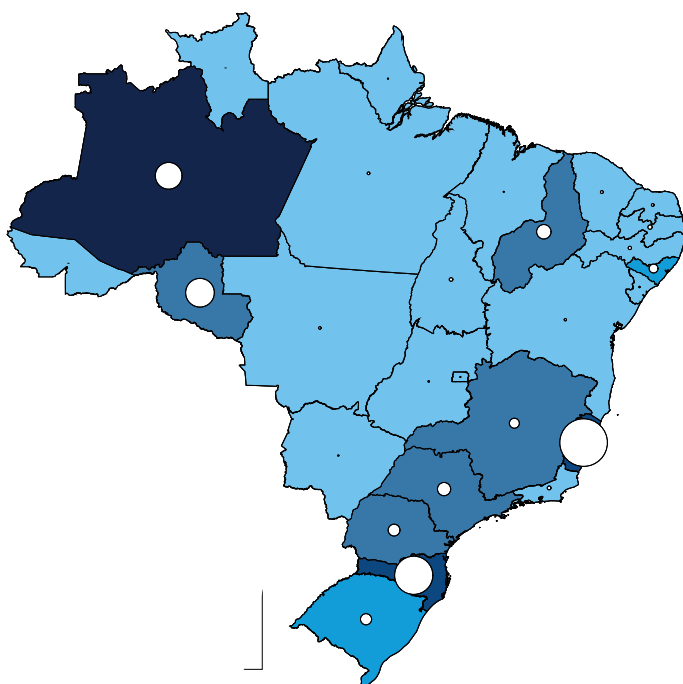
PROPORÇÃO DO VALOR GASTO COM IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES PELOS 10 ESTADOS QUE MAIS IMPORTARAM



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

Levando em consideração a quantidade estatística dos componentes, os estados brasileiros que mais importaram produtos entre 2019 e o primeiro semestre de 2020 foram Espírito Santo, Santa Catarina e Amazonas. No mapa a seguir, é possível verificar quem está importando o maior volume de componentes e também como está distribuído o gasto com essas importações pelas unidades da Federação no período analisado.

IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES POR ESTADO

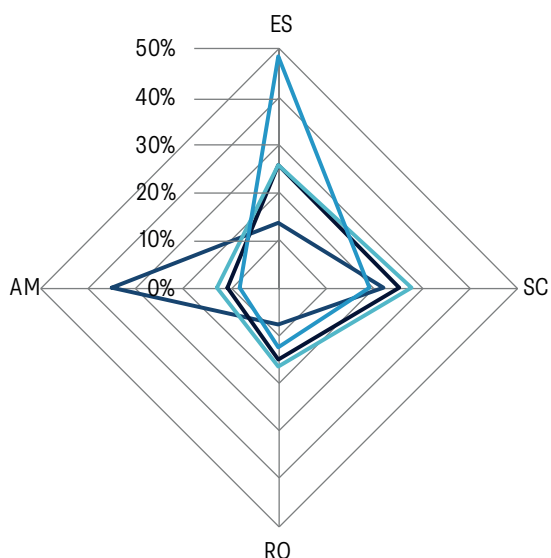


Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

Os estados de Santa Catarina, Espírito Santo, Amazonas e Rondônia importam sozinhos mais de 80% de toda quantidade estatística de componentes destinada ao país. Ao agregar alguns NCMs para facilitar a análise, o estado do Amazonas se destaca nas importações relacionadas a quadros e garfos com mais de um terço das importações. Ao analisar freios, pedais, câmbios, aros e raios, destacam-se Santa Catarina e Espírito Santo, que, juntos, concentram 54% das importações desses produtos para o Brasil. Esses dois estados também concentram as importações de selins, pinhões, iluminação, cubos de freio e acessórios. Espírito Santo, por sua vez, acumula quase metade das importações (48%) de câmaras e pneus.



IMPORTAÇÃO DE COMPONENTES POR GRUPO DE PRODUTOS PARA OS 4 ESTADOS QUE MAIS IMPORTAM NO BRASIL



- Quadros, garfos e suas partes, para bicicletas e outros ciclos
- Selins, pinhões, iluminação, cubo de freio e acessórios
- Freios, pedais, câmbios, aros e raios
- Câmaras e pneus

Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

A produção de bicicletas em Manaus é contemplada com um Processo Produtivo Básico (PPB), programa que estabelece um conjunto mínimo de operações de montagem, no estabelecimento fabril, que caracteriza a efetiva industrialização de determinado produto.

Ao produzir um bem inserido em um PPB na Zona Franca de Manaus (ZFM), o fabricante goza de benefícios fiscais, como redução ou isenção de IPI, ICMS, II, PIS/Pasep.

O Polo Industrial de Manaus conta com quatro fábricas: Caloi, Sense, Audax e Oggi. Assim, os dados relativos a importações por parte do estado do Amazonas podem estar subdimensionados, uma vez que as empresas

podem importar por outro estado e, em seguida, remeter os componentes para suas unidades produtoras na ZFM.

Na sequência há uma análise de cada componente importado por meio do NCM correspondente. Para uma melhor compreensão de como as empresas presentes com mais frequência na cadeia produtiva se organizam em termos globais, foram observados o país de origem e os valores (em dólares) praticados na negociação. Em todos os NCMs aqui descritos, também foram captadas as marcas e seus respectivos locais de fabricação.

Quadros, garfos e suas partes, para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9100]

As importações sobre quadros e garfos e suas partes são declaradas em termos comerciais de diversas formas. O importador pode ter declarado as unidades comerciais em número de peças, conjunto de peças, caixas, pares, unidades ou jogos. Isso dificulta saber exatamente quantas peças foram importadas nessa categoria e qual é o quê (se é garfo, quadro ou outra peça). Nesta categoria, há por exemplo a declaração de quadros e garfos (no mesmo lote ou separado), mas também suportes, amortecedores etc. Caso as declarações sejam consideradas apenas como quadros ou como garfos, haveria uma análise equivocada em relação ao produto em questão. A unidade estatística sobre a qual os produtos são taxados pela Receita Federal e sobre a qual incide esta análise é quilo líquido. Foram importados 56 mil toneladas de produtos sob essa classificação em 2019 e 19 mil toneladas no primeiro semestre de 2020.

Os valores pagos em dólares aumentaram, em média, 25% ao ano entre 2009 e 2019. Desde o final da década de 1990, os que mais exportavam do Brasil eram os asiáticos, sendo Taiwan o principal. A China passa encabeçar as exportações do Brasil a partir de 2002, quando a compra do produto chinês passa, em quantidade estatística, as aquisições do produto taiwanês.



O Brasil gastou 61,9 milhões de dólares em 2019 e 21,7 milhões no primeiro semestre de 2020 com componentes dessa categoria. Embora sejam comprados de 25 países diferentes, a maior parte do valor gasto foi em transações com países asiáticos (98,7%). Os produtos *made in* China concentram 69% dos valores dessas transações; já os de Taiwan, 29%. Dos demais países, Canadá e Itália, somados, concentram 1% das transações.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9100

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	69%	89,7%	0,85
Taiwan	29%	10,1%	3,24
Canadá	1%	0,1%	8,56
Itália	0,3%	0,004%	88,90
Outros	1%	0%	7,94

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Ainda que a China concentre 90% do volume em quilos de quadros e garfos exportados para o Brasil, as exportações vindas de Taiwan têm preço médio por quilo maior. Enquanto as unidades comerciais de origem chinesa custam, em média, 0,85 dólar por quilo, o preço das que vêm de Taiwan é, em média, 3,24 dólares.

Embora exportem um baixo volume de componentes dessa categoria para o Brasil (abaixo de 0,01%), Suíça e Itália são a origem de produtos de maior valor agregado, em que o preço médio por quilo é de 89 dólares. Isso provavelmente ocorre porque, dentro desse NCM, esses dois países exportam componentes produzidos à base de carbono.

A China exporta para o Brasil quadros e garfos de fabricantes como Minta e Hongfu, que, ao chegarem em solo brasileiro, recebem o nome de marcas nacionais, além de outras marcas – como a Trek. Já Taiwan tem boa parte dos seus lotes (pelo menos 25%) da

marca Specialized, com presença também das marcas Scott e Trek. As declarações de importação do Canadá não informam a marca no campo de descrição do produto. Já as unidades importadas da Itália são Pinarello – pelo menos 69% dos 102 lotes.

“Outras partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos” [NCM: 8714.9990]

A segunda categoria do NCM em que foi gasto o maior volume de recursos da importação do Brasil com 60 milhões de dólares no ano de 2019 e 21,9 milhões primeiro semestre de 2020 é o 8714.9990 – código genérico para componentes que não se enquadram em outros NCMs. Ele é descrito como “Outras partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos”.

Para se aprofundar nessa categoria e entender o que ela de fato compreende, foi realizado um exercício de *text mining* sobre o Siscori, no qual os importadores declaram os lotes de produtos importados especificando de maneira mais detalhada o que está embalado nos pacotes.

Verificou-se que mais de 60% dos valores pagos em unidades declaradas nessa categoria são para a compra de peças e acessórios² para roda, guidão, selim, freio, movimento central, pneu, eixos, cabos e garfos. O restante é declaração de peças menores, como parafusos, arruelas, suportes para acessórios, adesivos, ou mesmo declarações equivocadas – caso de declaração de aros ou quadros que têm um NCM específico.

No período analisado, o Brasil importou componentes dessa categoria de 38 países diferentes. Foram 10.355.188 unidades comerciais importadas que podem ser tanto a unidade do produto em si como uma caixa com diversas unidades, até mesmo um kit. Os países asiáticos são os que mais exportam esses

² É comum usar esse NCM tanto para componentes como acessórios dos componentes. Identifica-se, por exemplo, a declaração de guidão e peças menores que se acoplam ao guidão.





produtos para o Brasil. Do total das transações comerciais desses produtos, 62% foram gastos com a China, o que gerou um crescimento médio anual de 8% nos anos 2010. Outro país de bastante relevância é Taiwan, que representou 21% dos valores de importação entre 2019 e o primeiro semestre de 2020, tendo crescido, em média, 25% ao ano entre 2010 e 2019.

Embora não sejam os principais exportadores para o Brasil, os países europeus também têm participação relevante nessas transações, com 15% do total, levando em consideração o período entre 2019 e o primeiro semestre de 2020. A Itália concentra 24% dos valores transacionados com países europeus, seguida da França, com 12%, e da Alemanha, com 10%. Já os países da América do Norte têm menor representatividade – mas não menos importante –, pois somam 9% dos valores transacionados. Os Estados Unidos são o país mais expressivo nesse mercado.

Outros freios e suas partes para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9490]

O Brasil gastou com freios e suas partes 29,9 milhões de dólares em 2019 e 11 milhões no primeiro semestre de 2020. Assim como os quadros, freios e suas partes são tarifados em função do peso importado. Esses componentes são originários de 21 países diferentes. A China, novamente, concentra o maior volume de exportação para o Brasil. Sozinha, ela responde por 90% do peso que o Brasil importa de freios e suas partes. Nesse cenário, a Malásia também se destaca – o país é responsável por 4% das exportações de produtos nesse NCM para o Brasil nesse período. Outros territórios, como Taiwan, Singapura, Índia e Japão, enviam para o Brasil uma fração de 1% a 2% do total cada um deles.

Ao verificar o valor importado por quilo, constata-se que o produto chinês é o mais barato. Dos valores pagos pelo Brasil nesse período, a China concentrou 58% dos recursos, a Malásia 16%, Taiwan 9%, Japão 7% e Singapura 6%. A

China produz componentes para uma infinidade de marcas e com qualidade variada. Já a Malásia, dos 520 lotes exportados para o Brasil nesse período, ao menos 59% deles era de produtos Shimano. No caso de Taiwan, dos 1.135 lotes que o Brasil importou, ao menos 37% foram da marca Sram. Por fim, pelo menos 68% dos lotes japoneses são discriminados como Shimano.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9490

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	58%	90,5%	0,37
Malásia	16%	3,7%	2,52
Taiwan	9%	1,7%	3,17
Japão	6,8%	0,91%	4,32
Singapura	6%	1%	7,16
Outros	4%	3%	0,74

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Quanto ao preço médio por quilo de mercadoria, a China apresenta os produtos mais baratos, custando em torno de 0,37 dólar o quilo. Já mercadorias oriundas da Malásia têm preço em média de 2,52 dólares por quilo. Peças de Taiwan custam 3,17 dólares, e do Japão, cerca de 4,32 dólares.

Embora a China produza para marcas como Shimano e Sram, o fato de ela produzir para uma grande variabilidade de marcas associado a um sistema produtivo intenso em mão de obra e com baixos salários acaba tornando o preço de suas mercadorias muito competitivo.

Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas [NCM: 4011.5000] e Câmaras de ar de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas [NCM: 4013.2000]

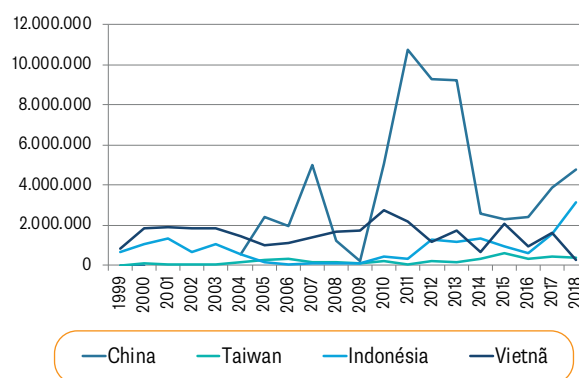
A importação de câmaras e pneus vem se intensificando nas últimas duas décadas. Entre 1999 e 2019, o volume importado cresceu em média 18% ao ano. Os países asiáticos sempre domina-

ram esse mercado, com mais de 99% das unidades exportadas para o Brasil ano a ano.

Ao analisar internamente o bloco asiático, é perceptível que até meados da primeira década dos anos 2000 o Vietnã dominava o mercado de exportações desse bem para o Brasil. A partir de 2004, a China entra no rol de exportadores e rapidamente domina o setor, reforçando a tese de que os acordos comerciais sino-brasileiros foram refletidos na indústria de componentes para bicicletas. Houve uma queda drástica em 2009, possivelmente causada em função da crise econômica do ano anterior. No entanto, o produto chinês volta ao topo do volume de exportações para o Brasil atingindo níveis jamais vistos até então. Em 2014, mais uma vez as exportações chinesas para o Brasil caem vertiginosamente. Dessa vez, o fato parece guardar fortes relações com a medida

antidumping para pneus de bicicleta que entrou em vigor em fevereiro de 2014 e deve durar até 2025 (DOU, 2014 e 2020). Além dos pneus de procedência chinesa, esta medida envolve os que têm Índia e Vietnã como países de origem.

HISTÓRICO DE IMPORTAÇÃO DE CÂMARAS E PNEUS, ORIGEM: CHINA, TAIWAN, INDONÉSIA E VIETNÃ



Fonte: Siscomex, 2019-1º sem. 2020.

PROPORÇÃO DAS IMPORTAÇÕES DE CÂMARAS E PNEUS POR ANO DOS 6 PAÍSES MAIS IMPORTANTES

Ano/País	China	Taiwan	Indonésia	Vietnã	Sri Lanka	Tailândia
1999	0%	1%	44%	55%	0%	0%
2000	0%	4%	35%	60%	0%	0%
2001	0%	1%	40%	57%	0%	0%
2002	0%	1%	25%	72%	0%	1%
2003	0%	2%	36%	61%	0%	0%
2004	20%	5%	19%	52%	1%	1%
2005	61%	7%	3%	25%	0%	0%
2006	55%	10%	2%	31%	0%	0%
2007	71%	3%	1%	20%	0%	0%
2008	22%	3%	2%	30%	1%	1%
2009	4%	2%	2%	28%	4%	2%
2010	40%	2%	3%	22%	3%	5%
2011	71%	0%	2%	14%	0%	1%
2012	71%	2%	10%	9%	0%	0%
2013	67%	1%	8%	13%	7%	1%
2014	37%	5%	19%	9%	19%	7%
2015	23%	6%	9%	20%	30%	8%
2016	35%	4%	9%	14%	28%	8%
2017	36%	4%	15%	15%	21%	5%
2018	40%	3%	26%	2%	16%	6%

Fonte: Comex Stat, 1999-2019.





Divulgação/Pedalla

A partir de 2013, o Sri Lanka entra nesse mercado de forma bastante competitiva, ao mesmo tempo que a Tailândia passa a ter notoriedade nas transações. Ao analisar os números, é possível afirmar que China, Indonésia e Vietnã são os principais exportadores desse tipo de produto para o Brasil.

Dados mais atuais revelam que a importação de pneus e câmaras de borracha para o Brasil concentra 17% dos valores gastos tanto em 2019 (44,2 milhões de dólares) como no primeiro semestre de 2020 (18,4 milhões de dólares). Este é um tipo de bem que os países comercializam por peça, pares ou jogo. A taxação pela Receita Federal (quantidade estatística), por sua vez, é realizada por peça.

O Brasil importa pneus e câmaras de dezesseis países diferentes. Entretanto, cinco países asiáticos concentram 98% das unidades: China (70%), Tailândia (12%) Indonésia (10%), Sri Lanka (4%) e Taiwan (2%). Novamente, o produto chinês aparece como o que possui o menor preço com média de 0,45 dólar por unidade. O produto tailandês, 0,72 dólar; o indonésio, 1,31 dólar; do Sri Lanka, 1,25 dólar; e o de Taiwan, 1,16 dólar a unidade.

A concentração de recursos aportados na compra desses produtos no período também está na China, mas com uma proporção

bem menor, 49%. Já os produtos indonésios concentram 20% dos recursos, e os tailandeses, 14%.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DOS CÓD. NCMs 4011.5000 E 4013.2000

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unidade estatística (unidade)
China	49%	70,1%	0,45
Indonésia	20%	9,8%	1,31
Tailândia	14%	11,9%	0,73
Sri Lanka	8,8%	4,5%	1,25
Taiwan	4%	2%	1,16
Outros	4%	3%	0,74

Fonte: Siscom, 2019-1º sem. 2020.

A China apresentou lotes de marcas, como Continental, Veloforce, Pirelli, Ontrack e Squadra. Já a Indonésia tem boa parte dos lotes exportados para o Brasil das marcas Kenda (pelo menos 33% deles) e Schwalbe (mencionada em 38% dos lotes). A Tailândia, por sua vez, exporta para o Brasil marcas como a Vee Rubber (mencionada em 28% dos lotes). O Sri Lanka trabalha, sobretudo, com as marcas como Lotus e Full Black. Em Taiwan, a principal marca produzida é a Kenda, além de outras



cuja descrição não se encontra nos dados do lote de importação.

Fora do circuito asiático, a Alemanha concentra 1% dos gastos do Brasil com pneus da marca Continental e câmaras, o que corresponde a 0,2% das unidades. A República Tcheca é outro país que merece destaque, pois concentra 2% dos recursos e 0,3% das unidades, exportando produtos da marca Mitas.

Pedais e pedaleiros – e suas partes [NCM: 8714.9600]

O Brasil gastou com pedais, pedaleiros e suas partes, em 2019, 20,6 milhões de dólares e 7,7 milhões no primeiro semestre de 2020. Isso representa 8% de todo o montante gasto com a compra de componentes em geral. Esses bens são negociados em peças, unidades, dezenas, cartelas, dúzias, jogos etc. Sua taxa-ção pela Receita Federal, entretanto, se dá por quilograma líquido.

A China é o país que mais vende esse tipo de componente ao Brasil, com 15 milhões de dólares, seguido de Taiwan, Malásia e Filipinas, como descrito na tabela a seguir.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9600

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	53%	85,6%	0,37
Taiwan	20%	2,1%	5,41
Malásia	12%	7,6%	0,93
Filipinas	7,4%	3,17%	1,38
Japão	5%	0%	7,69
Indonésia	1%	1%	0,87
Outros	1%	menos de 1%	2,30

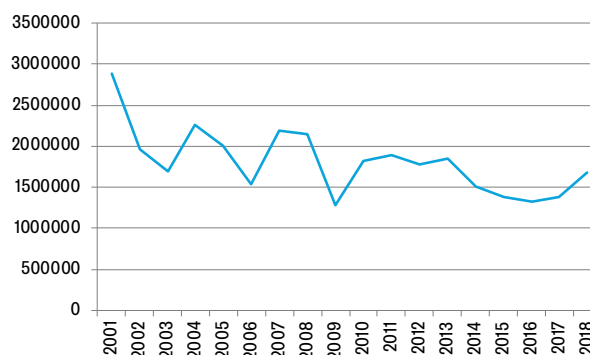
Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Enquanto a China exporta marcas como HP, Rontek e Neco, nas transações com Taiwan se destacam as marcas Sram e Praxis. Já entre os produtos oriundos da Malásia, pelo menos 66% são da marca Shimano. O reflexo disso é uma brusca variação em valores por quilograma de produto. O produto chinês é dez vezes mais barato que o produzido em Taiwan, bem como menos da metade do preço daqueles confeccionados na Malásia ou Filipinas.

Câmbio de velocidades para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9910]

O Brasil importa câmbios para bicicletas sob essa classificação de NCM desde 2001. Antes disso, o componente era importado dentro de outra categoria. O volume de peças importadas vem caindo, em média 0,5% desde 2001.

IMPORTAÇÃO DE CÂMBIOS DE VELOCIDADE PARA BICICLETAS

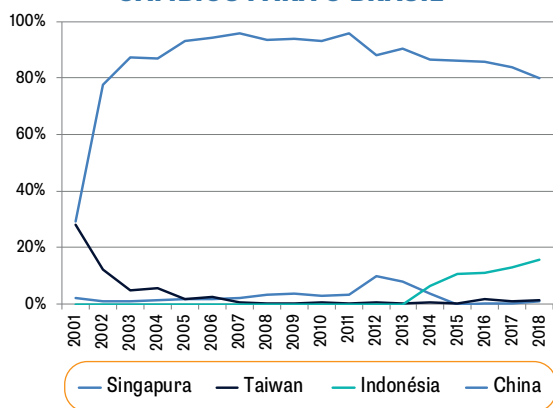


Fonte: Comex Stat, 2001-2018.

Os países asiáticos sempre dominaram as vendas desse produto para o Brasil. Desde 2002, a China concentra as transações, com mais de 75% das importações. Taiwan, que no início dos anos 2000 tinha cerca de 30% da proporção dos produtos, foi perdendo importância ao longo dos anos. Entre 2009 e 2014, Singapura teve seu pico de representatividade nas importações brasileiras, chegando a 10% dos produtos em 2012. Já a partir de 2014, a Indonésia é que ganha destaque na exportação desses bens para o Brasil, concentrando mais de 20% das importações em 2019.



HISTÓRICO DA PROPORÇÃO DOS PAÍSES NA EXPORTAÇÃO DE CÂMBIOS PARA O BRASIL



Fonte: Comex Stat, 2001-2018.

Foram gastos 15,4 milhões de dólares em 2019 e 6,3 milhões no primeiro semestre de 2020 importando câmbios para bicicletas. Este é um produto que o Brasil costuma comprar por peça, jogo, pares, conjunto, kit ou unidades. Sua taxa, entretanto, se dá em função do peso em quilogramas (unidade estatística).

Embora o Brasil tenha importado componentes dessa classificação de quinze países diferentes, é da China que vem a maior parte

dos produtos. Em volume estatístico, 67% do que é importado tem origem chinesa, seguido de 28% da Indonésia, 2% do Japão, 2% de Taiwan e 1% de Singapura. Somente 0,1% dos produtos provém dos outros doze países.

Quando se analisa o volume de recursos empenhados pelo Brasil na compra desse tipo de componente, verifica-se que 31% se destina à China, 35% à Indonésia, 11% ao Japão, 15% a Taiwan e 8% a Singapura. O valor comparativo das mercadorias varia bastante, como demonstra a tabela a seguir.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9910

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
Indonésia	35%	27,7%	1,43
China	31%	67,2%	0,53
Taiwan	15%	1,8%	9,05
Japão	11,3%	1,86%	6,92
Singapura	8%	1%	7,34
Outros	1%	menos de 1%	4,12

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Assim como visto em outros componentes, a China exporta peças de marcas das mais variadas, como Ranger, Sensah e Sram (nem sempre o importador, na descrição do produto, identifica a marca). Já tanto a Indonésia quanto o Japão apresentam pelo menos 50% dos lotes de importação com produtos Shimano. Taiwan tem pelo menos 56% dos lotes de produtos exportados para o Brasil da marca Sram. Singapura, por sua vez, exporta para o Brasil produtos de uma variedade maior de marcas, com destaque para Shimano, que aparece em pelo menos 37% dos lotes de importação do período.

Cubos, exceto de freios (travões) para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9310]

O Brasil gastou 11,5 milhões de dólares com importação de cubos para bicicletas em 2019 e 4,1 milhões no primeiro semestre de 2020 em transações com doze países diferentes. Embora este produto seja negociado em pares, caixas, por peça ou unidade, sua taxaço (quantidade estatística) é feita por quilograma líquido. China (97%), Malásia (2%) e Taiwan (1%), concentrando 99,7% da quantidade estatística exportada, são

os países que mais exportam peças desse segmento de componentes para o Brasil.

Quando analisados os recursos brasileiros aportados na compra desse tipo de material, vê-se que a China concentra 74% deles, enquanto Malásia e Taiwan 12% cada um. Os outros 2% são exportados ao Brasil pelos outros nove países. Novamente, como demonstra a tabela a seguir, o preço chinês é imbatível.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9310

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	74%	96,9%	0,47
Taiwan	12%	0,5%	13,34
Malásia	12%	2,2%	3,26
Outros	2,0%	menos de 1%	4,16

Fonte: Siscomex, 2019-1º sem. 2020.



Os produtos originários da China têm maior variabilidade em relação a marcas, como Paco, Session e Shimano. Entre os produzidos na Malásia, pelo menos 51% dos lotes contêm produtos Shimano. Taiwan exporta para o Brasil produtos de diversas marcas, como Sram, Shimano, Token, entre outras não declaradas nos lotes de importação.

Aros e raios para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9200]

Entre 2019 e o primeiro semestre de 2020 o Brasil gastou respectivamente 9,2 e 3,7 milhões de dólares para adquirir aros e raios para bicicletas. Este produto costuma ser negociado por jogo, pares, kit, peças, sacos etc. Contudo, ele é taxado mediante o quilo líquido (unidade estatística). Quase a totalidade (99%) do volume estatístico importado pelo Brasil é produzido na China (95%) e em Taiwan (4%).

Sobre a distribuição do volume total de recursos aportados na compra de bens dessa categoria, é possível verificar uma pequena participação de países como Portugal e Suíça, com 1% cada. Sendo que produtos oriundos da China e Taiwan concentram os recursos sendo, respectivamente, 79% e 18%.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9200

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	79%	95,5%	0,13
Taiwan	18%	4,3%	0,67
Portugal	1%	0,1%	2,19
Suíça	1%	0,01%	7,50
Outros	1%	menos de 1%	2,04

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Vale destacar que a China tende a produzir peças para diversas marcas como, entre outras, Sense, Paco e GTA. Taiwan também não

apresenta declaração frequente de uma marca específica para este item e as marcas são variadas como Syncros, Bontrager ou Crank. Portugal tem a maioria das peças exportadas para o Brasil da marca Rodi e a Suíça DT Swiss.

Selins de bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9500]

O Brasil gastou 6,9 milhões de dólares em 2019 e 2,9 milhões no primeiro semestre de 2020 em compras de selins para bicicletas. Este produto comprado, em geral, em volume de peças, unidades ou kits. Sua taxação (quantidade estatística), entretanto, é calculada sobre o número de unidades do produto transacionadas.

O Brasil importou selins de doze países diferentes. China (93%), Taiwan (4%), Vietnã (2%) e Itália (0,9%) concentram 99,9% do volume de mercadorias, sendo 0,1% dividido entre os outros oito países. Quando analisado o total de recursos aportados na compra desses bens, vê-se que 66% foi destinado a produtos de origem chinesa, 25% de Taiwan, 4% do Vietnã e 4% da Itália. Identifica-se uma variabilidade de preços, assim como nos produtos anteriores, ao comparar a origem dos produtos. Os fabricados na China custam em média 0,17 dólar por unidade, enquanto em Taiwan, o segundo exportador, custa quase dez vezes mais caro.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9500

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (unid.)
China	66%	92,6%	0,17
Taiwan	25%	4,0%	1,47
Itália	4%	0,9%	1,11
Vietnã	4%	2,42%	0,38
Outros	menos de 1%	menos de 1%	1,12

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.



As importações vindas da China, quando declaradas as marcas, possuem grande variedade, como Elleven, Livon ou Sense. Já as importações que chegam de Taiwan também são de diversas marcas, com destaque para Velo, Syncros e Specialized. Os produtos fabricados na Itália são de marcas como Scientia e Fizik. E aqueles produzidos no Vietnã, principalmente Zeray e DDK.

Pinhões de rodas livres para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9320]

Foram gastos, em 2019, 5 milhões de dólares e 3 milhões no primeiro semestre de 2020 com pinhões para bicicleta no Brasil. Embora a comercialização deste produto se dê em peças, unidades, jogo, caixas ou kit, o tipo de medida sobre o qual ele é taxado na Receita Federal (quantidade estatística) é quilograma líquido.

Os países que mais exportaram em quantidade estatística pinhões para o Brasil, com 99,6% do total, são: China (71%), Índia (15%), Taiwan (8%), Japão (2%) e Indonésia (3%). Em volume de recursos para comprar esse tipo de componente, 54% foram gastos com produtos chineses, 10% com produtos indianos, 17% taiwaneses, 11% japoneses, além de 7% com produtos indonésios. Em termos de valor do produto, os chineses e indianos são os mais baratos e custam em média por quilo 0,61 e 0,49 dólar, respectivamente.



Divulgação/Bliv

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9320

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	54%	71,2%	0,61
Taiwan	17%	8%	1,11
Japão	11%	2%	4,44
Índia	10%	15,42%	0,49
Indonésia	7%	3%	1,86
Outros	1%	menos de 1%	2,37

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Em relação às marcas produzidas, a China tem uma enorme variabilidade de marcas e boa parte das importações não declara a marca. GTA, Epicline, Shimano e STS são algumas das marcas importadas da China. Já a Índia exporta para o Brasil, entre outras, peças Goursam e Tandour. Em relação às mercadorias produzidas em Taiwan, 57% dos lotes de importação são declarados com peças da marca Sram. Já entre as peças vindas do Japão, 76% dos lotes declaram ser compostos com peças da Shimano, marca que também concentra 85% dos lotes fabricados na Indonésia.

Aparelhos de iluminação ou de sinalização visual dos tipos utilizados em bicicletas, elétricos [NCM: 8512.1000]

O Brasil gastou pouco mais de 2,4 milhões de dólares em 2019 e 794 mil dólares no primeiro semestre de 2020 importando aparelhos elétricos de sinalização para bicicletas. Embora esses produtos sejam negociados por peças, caixas, jogos ou kits, a unidade (estatística) sobre a qual ele sofre taxaço da Receita Federal é a unidade em si.

Apesar de o Brasil importar esse tipo de componente de dezesseis países diferentes, do total exportado para o Brasil 96,4% foi produzido na China, 2,5% na França e 0,5% em Taiwan. Ao analisado o volume de capital





empenhado na transação dessas mercadorias, verifica-se que 80% foi para peças chinesas, 6% para peças francesas e 13% para peças originais de Taiwan. Os preços médios por peça variam entre esses três países produtores, como mostra a tabela a seguir.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8512.1000

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (unidade)
China	80%	96,4%	0,13
Taiwan	13%	0,5%	4,28
França	6%	2,5%	0,36
Outros	2%	menos de 1%	0,38

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

A China exporta para o Brasil peças de marcas diversas, como Btwin, Green Ornament, Mitsuki e Rontek. Já a França teve onze dos seus catorze lotes de importação sendo fechados com produtos da marca Btwin. Assim como a China, Taiwan exporta para o Brasil uma amplitude de marcas que conta, por exemplo, com Numen, Specialized, Bontrager, com destaque para esta última, que aparece, ao menos, em 45% dos lotes de importação.

Cubos de freios para bicicletas e outros ciclos [NCM: 8714.9410]

O Brasil gastou 893 mil dólares em 2019 e 256 mil no primeiro semestre de 2020 com cubos de freio. Os produtos nesse NCM são comercializados por unidade, jogo, kit ou caixas. Eles são taxados, entretanto, por quilograma líquido (unidade estatística).

O país que mais exporta para o Brasil é a China, com 87,6% do total de unidades estatísticas nesse período. O segundo é a República Tcheca, com 11,6%. O terceiro é os Estados Unidos, com 0,7%. Os produtos chineses respondem por 49% dos valores aportados na compra desses componentes, os tchecos 48% e os norte-americanos por 2%.

Esse cenário mostra um preço por quilo de 0,54 dólar dos produtos chineses, 4,04 dólares dos produtos fabricados na República Tcheca e 2,47 dólares dos produtos norte-americanos.

NÚMEROS DE IMPORTAÇÃO DO CÓD. NCM 8714.9410

Países de fabricação	% do valor importado no NCM	% da quantidade estatística do NCM	Valor em dólares por unid. estatística (kg)
China	49%	87,6%	0,54
República Tcheca	48%	11,6%	4,04
Estados Unidos	2%	0,7%	2,47
Outros	1%	menos de 1%	16,50

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

Existe pouco detalhamento a respeito dos produtos importados da China. No Siscori é possível checar que existem lotes das marcas Shimano e Fronte Brake. Da República Tcheca, o Brasil importa essencialmente produtos das marcas Velamos e Velosteel. Já dos Estados Unidos não há, no detalhamento dos produtos importados, a marca das peças.





Nos componentes importados, o Brasil tem como principal origem de seus produtos os países asiáticos, com destaque para a China.

Taiwan, Indonésia, Camboja e Vietnã também se destacam como exportadores para o Brasil em componentes específicos.

Principais marcas de componentes produzidas nos países asiáticos que vêm para o Brasil: Shimano, Specialized e Sram.





Divulgação/Proparts

BICICLETAS INTEIRAS

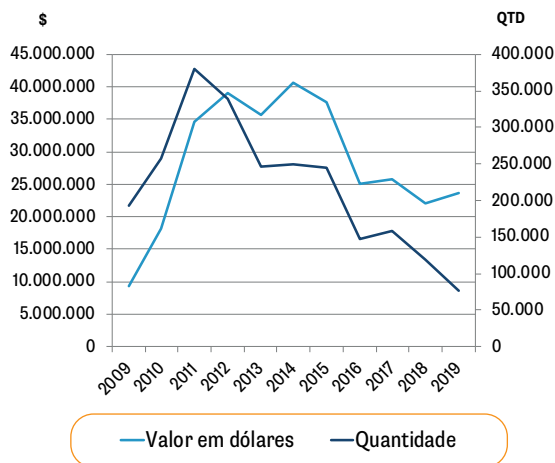
Segundo os dados do Siscori, o Brasil importou, em 2019, 76.707 bicicletas. Já no primeiro semestre de 2020 a importação de bicicletas foi de 31.465. Uma análise mais aprofundada sobre o histórico da importação de bicicletas inteiras para o Brasil mostra que existe uma tendência de queda no volume de unidades importadas ao longo dos últimos quatro anos. A importação de componentes apresenta trajetória ascendente nos últimos anos.

As análises sobre importação de bicicletas inteiras incorreram sobre dois NCMs que, aqui, são analisados conjuntamente: 8712.0010 “Bicicletas sem motor” (94%) e 8712.0090 “Outros ciclos sem motor, inclusive triciclos” (6%). No ano de 2019 e no primeiro semestre de 2020, o Brasil gastou, respectivamente, 23,9 milhões e 11,2 milhões de dólares importando bicicletas inteiras do exterior.

Embora esse produto seja negociado em caixas, kits, jogos peças ou conjuntos, sua tarifação (quantidade estatística) se dá por unidade de bicicleta. Das bicicletas importadas entre 2019 e o primeiro semestre de 2020, 95% têm como origem quatro países asiáticos: China, Taiwan, Camboja e Vietnã. Embora no montante das importações as unidades produzidas nos países europeus representem menos de 5% do total, foram importadas mais de 4,6 mil bicicletas inteiras produzidas na Europa. Estados Unidos e Canadá exportaram para o Brasil quase quatrocentas unidades.

A tabela a seguir mostra as importações por países de origem.

HISTÓRICO DE IMPORTAÇÃO DE BICICLETAS INTEIRAS PARA O BRASIL



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.



BICICLETAS INTEIRAS IMPORTADAS POR ORIGEM

Países de fabricação	Unidades importadas 2019	Valor pago 2019	Unidades importadas (1º sem. 2020)	Valor pago (1º sem. 2020)
China	59.042	6.051.139	23.617	2.709.223
Taiwan	10.880	15.278.159	4.449	6.858.827
Portugal	2.518	451.407	535	95.120
Camboja	1.883	643.507	1.730	671.666
França	649	335.803	0	0
Vietnã	599	193.634	783	322.912
Bulgária	330	74.416	0	0
Estados Unidos	230	504.984	122	312.548
Espanha	229	169.521	103	125.812
Hong Kong	103	6.244	0	0
Alemanha	80	82.853	75	49.258
Suíça	54	14.699	22	5.661
Canadá	47	73.630	0	0
Itália	37	33.841	10	12.582
Reino Unido	12	7.727	14	9.129
Japão	5	2.695	0	0
Índia	3	311	0	0
Tailândia	2	118	0	0
Coreia do Sul	2	225	0	0
México	1	300	0	0
Paraguai	1	37	0	0
Holanda	0	0	1	1.529
Bélgica	0	0	1	6.490

Fonte: Siscori, 2019-1º sem. 2020.

* A base do Siscori mostra que a China exportou para o Brasil 132.456 bicicletas inteiras no período analisado. Entretanto, ao refinar as análises, constata-se que foram declarados como “bicicleta inteira” (ou seja, no NCM 8712.0010) 49.797 rolamentos para bicicleta, excluídos para não afetar os dados.

** Ao analisar o Siscori, verifica-se que a Alemanha exportou para o Brasil quase 5 mil bicicletas inteiras no período analisado. Contudo, numa checagem mais aprofundada na base de dados, verifica-se que um lote foi declarado errado, de forma que o preço do produto foi imputado no campo “Quantidade Comercial” e, no campo que descreveria a quantidade importada (apenas 1), o preço, que era de 4,5 mil dólares aproximadamente.

O preço médio da bicicleta produzida na China é muito menor do que em qualquer outro dos países da lista. Ao observar o continente de origem, é possível checar que as bicicletas produzidas em países asiáticos têm um preço médio de 216 dólares. Tal valor é puxado para

cima especialmente por conta das bicicletas da Specialized, produzidas em Taiwan. Já as bicicletas produzidas na Europa são compradas a um valor médio de 160 dólares. Aquelas fabricadas nos Estados Unidos e no Canadá apresentam um valor médio de 969 dólares.





Divulgação/Scott



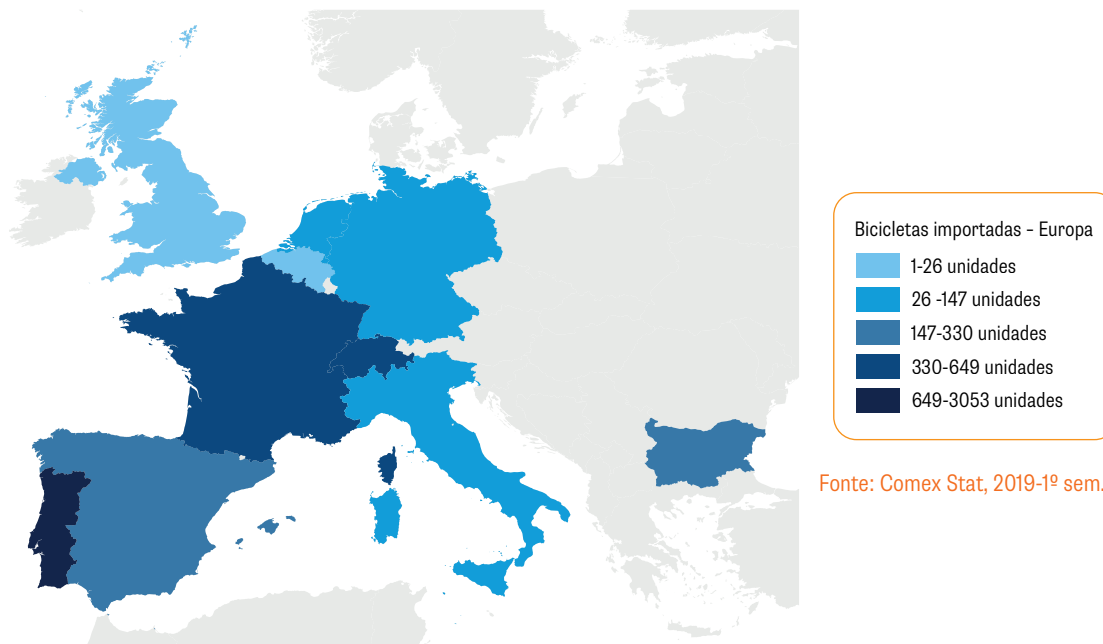
Em relação às bicicletas vindas da China (73% do total), foi possível identificar algumas marcas que aparecem com recorrência nos registros de importação, como Elleven, Scott, Trek, Brisa, Loopig e Monark. Já sobre as unidades produzidas em Taiwan (que somam 14% do total), destacam-se as marcas Specialized e Scott. As quase 5 mil bicicletas produzidas no Camboja e no Vietnã e exportadas para o Brasil são, em grande maioria, das marcas Scott e Specialized.

Analisando exclusivamente o grupo de bicicletas produzidas em países europeus (4% do total), temos que a Espanha é responsável por 47% das unidades, Portugal 26%, Fran-

ça 15% e Alemanha e Suíça 4% cada. Os 3% restantes são divididos entre Bulgária, Reino Unido e Itália. Essas bicicletas são de diversas marcas. Orbea se destaca entre os produtos vindos da Espanha. De Portugal destacam-se bicicletas das marcas Btwin e Triban. França com as marcas Btwin e Rockrider. Alemanha com bicicletas da marca Canyon. Reino Unido com Pashley e Brompton e Itália com Basso e Rizoma.

Em relação às bicicletas produzidas nos Estados Unidos, a grande maioria das unidades exportadas para o Brasil é das marcas Trek e Cervélo. Entre as bicicletas vindas do Canadá, destacam-se as da marca Cervélo.

IMPORTAÇÃO DE BICICLETAS INTEIRAS DA EUROPA, POR PAÍS, TOTAL PARA O CONTINENTE EUROPEU

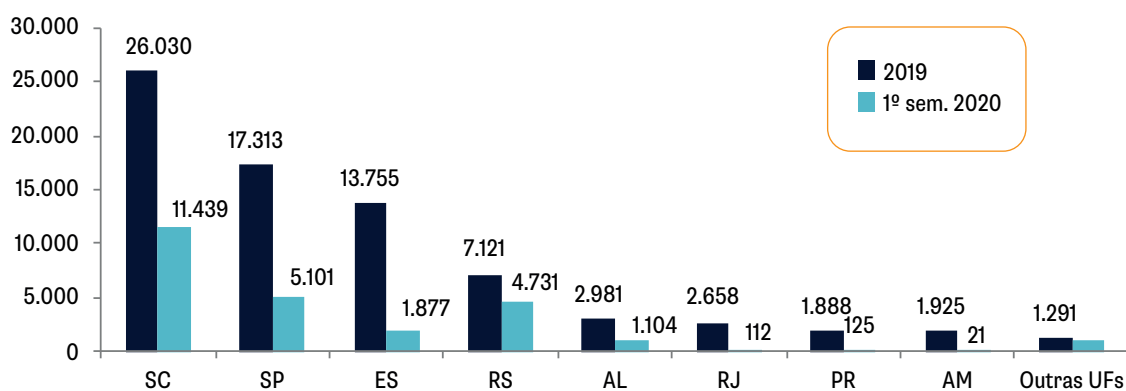


Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

Santa Catarina, São Paulo e Espírito Santo são os estados brasileiros que mais importaram bicicletas inteiras entre o ano de 2019 e o primeiro semestre de 2020. Eles respondem por 75% de todas as bicicletas

inteiras importadas nesse espaço de tempo. O gráfico a seguir mostra quantas bicicletas inteiras cada unidade da federação importou tanto em 2019 como na primeira metade de 2020.

BICICLETAS INTEIRAS IMPORTADAS POR ESTADO



Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.





A quantidade de bicicletas importadas inteiras vem diminuindo ano a ano.

China: segue como principal país exportador para o Brasil, mesmo em um cenário de queda. Diversas marcas têm sua produção de bicicletas inteiras localizadas na China, o que a faz concentrar o volume de exportações desse tipo de bem para o Brasil.

Na Europa, Portugal, França e Espanha lideram as vendas para o Brasil, mas em quantidade muito menor que a China.

Os principais compradores no Brasil são estados da região Sul e Sudeste, com destaque para Santa Catarina, São Paulo e Espírito Santo.

Divulgação/Proparts



EXPORTAÇÃO

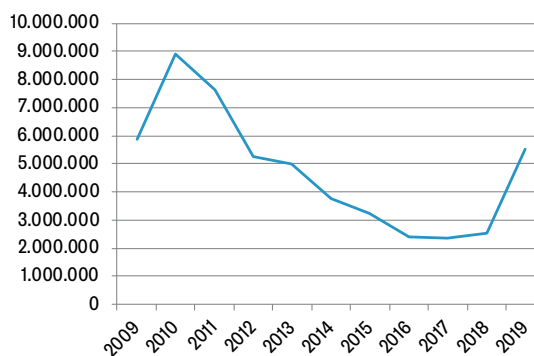
Esta seção apresenta dados de exportação de componentes e bicicletas inteiras brasileiras. Diferentemente das importações, em que são utilizados os dados do Comex Stat e do Siscori, para a análise das exportações é necessário checar apenas o Comex Stat. A base do Siscori para exportações apresenta uma série de incompatibilidades, como unidades exportadas, valor dos lotes de exportação e códigos NCMs dos produtos exportados. Além disso, no caso das exportações, a base da Receita Federal apresenta volume de detalhamento sobre os produtos bem menor se comparado à base de importações. Não há um campo de descrição do produto onde, eventualmente, seja possível captar as marcas que estão sendo exportadas.



As exportações ligadas à indústria da bicicleta representam pouco do total de exportações nacionais (0,002% do valor total exportado). Embora o volume de componentes exportados esteja caindo ano a ano, o país tem aumentado o volume de bicicletas inteiras que vende para o estrangeiro.

O gráfico a seguir mostra que o país tem vivido uma queda nos valores exportados por essa indústria entre 2009 e 2019. Entretanto, entre 2018 e 2019 há um aumento de 118% no montante total do valor dos produtos exportados. Uma das explicações para isso é a instalação da fábrica da PBSC/Tembici em Extrema (MG), responsável por produzir e exportar bicicletas utilizadas pelos sistemas de compartilhamento da Tembici tanto em cidades do Brasil quanto do exterior, como Buenos Aires, na Argentina, e Santiago do Chile.

VALOR DAS EXPORTAÇÕES RELACIONADAS À INDÚSTRIA DA BICICLETA E COMPONENTES



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

Como tem se comportado historicamente a atividade de exportação de componentes e, posteriormente, a atividade de exportação de bicicletas inteiras são questões-chave que esta publicação busca esclarecer. Na balança



comercial da bicicleta, as exportações representam apenas 2% dos valores envolvidos em compra e venda do mercado total de bicicletas e componentes.

COMPONENTES

Uma análise mais profunda sobre a exportação de componentes ligados à indústria da bicicleta mostra que, durante 2019 e o primeiro semestre de 2020, pneus e câmaras foram

os produtos mais exportados pelo Brasil. Sozinhos, eles somam 57% do valor em dólares exportados. Destaca-se também a categoria relativa a “Outras partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos”, que inclui um sortimento de vários produtos. Pedais, selins, freios, quadros e aros, juntos, respondem por 25% do valor das exportações. E menos de 5% é representado pela exportação de cubos, aparelhos para iluminação, pinhões e câmbios.

VOLUME DE RECURSOS RECEBIDOS POR NCM

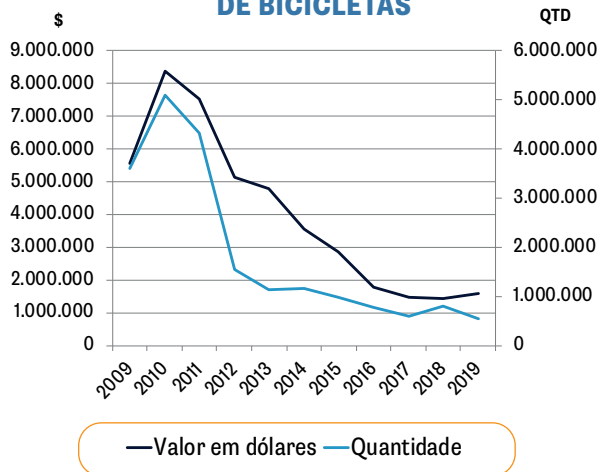
NCM	Descrição	Valor em dólares	% Valor em dólares
4011.5000	Pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas	966.438	38%
4013.2000	Câmaras de ar de borracha, dos tipos utilizados em bicicletas	495.842	19%
8714.9990	Outras partes e acessórios para bicicletas e outros ciclos	307.071	12%
8714.9600	Pedais e pedaleiros, e suas partes	226.977	9%
8714.9500	Selins de bicicletas e outros ciclos	192.840	8%
8714.9490	Outros freios e suas partes para bicicletas e outros ciclos	129.464	5%
8714.9100	Quadros, garfos e suas partes, para bicicletas e outros ciclos	94.011	4%
8714.9200	Aros e raios para bicicletas e outros ciclos	83.781	3%
8714.9310	Cubos, exceto de freios (travões) para bicicletas e outros ciclos	27.271	1%
8512.1000	Aparelhos de iluminação ou de sinalização visual dos tipos utilizados em bicicletas, elétricos	23.387	1%
8714.9410	Cubos de freios para bicicletas e outros ciclos	10.058	0%
8714.9320	Pinhões de rodas livres para bicicletas e outros ciclos	8.736	0%
8714.9910	Câmbio de velocidades para bicicletas e outros ciclos	3.129	0%

Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.



Ao investigar a série histórica, verifica-se que a indústria de componentes de bicicleta apresenta uma curva descendente tanto em quantidade estatística exportada como em volume de capital. A quantidade exportada entre os períodos 2010-2014 e 2015-2019 caiu 69%, e o valor recebido foi reduzido em 72%.

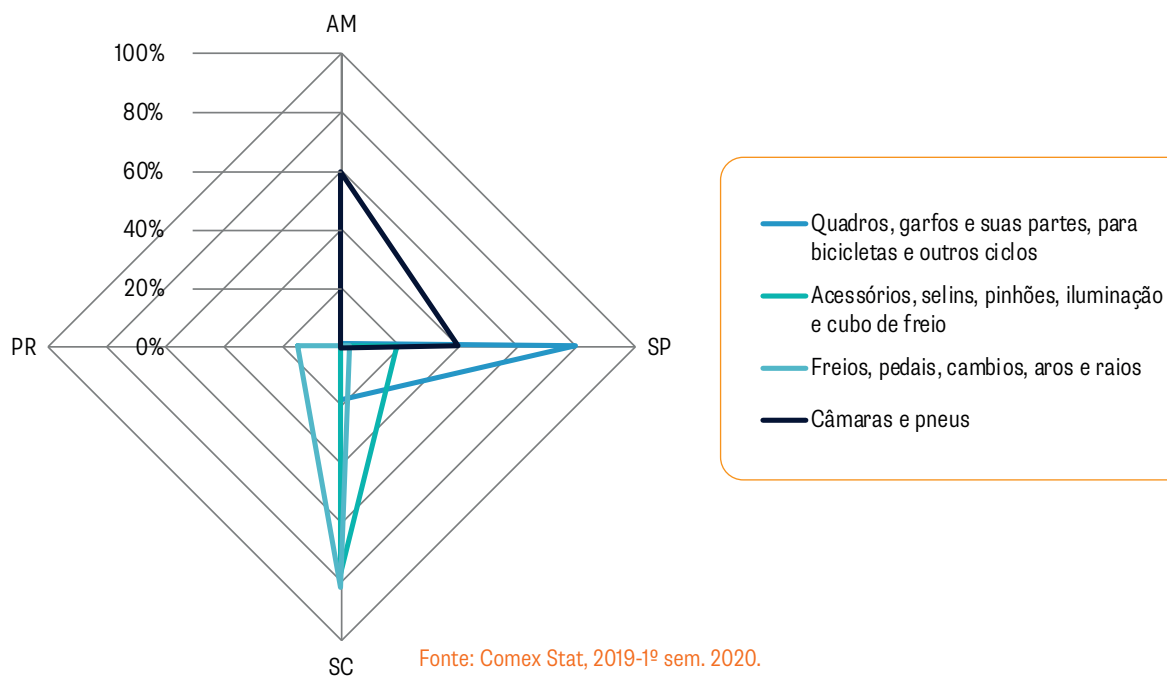
HISTÓRICO DE EXPORTAÇÃO DE COMPONENTES DE BICICLETAS



Fonte: Comex Stat, 2009-2019.

Amazonas, São Paulo e Santa Catarina são os estados que mais exportam componentes

QUANTIDADE ESTATÍSTICA DE EXPORTAÇÕES POR ESTADO POR GRUPO DE COMPONENTES



Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.



de bicicleta. Juntos, concentram 97% do total da quantidade estatística exportada pelo Brasil no ano de 2019 e primeiro semestre de 2020. São Paulo concentrou 80% das exportações de quadros e garfos, Santa Catarina acumulou 77% das exportações de acessórios, como selins, pinhões, iluminação e cubo de freio e 82% do volume estatístico exportado de freios, pedais, câmbios, aros e raios. Em relação a câmara e pneus, destaca-se o estado do Amazonas, com 60% da quantidade estatística exportada.



Quando se analisam os recursos resultantes das exportações por cada um desses agrupamentos de NCMs, identifica-se que Amazonas, São Paulo, Santa Catarina, Espírito Santo, Minas Gerais e Paraná concentram 98%. O estado amazonense lidera nos recursos sobre câmaras e pneus. São Paulo se destaca pelos recursos advindos da exportação de quadros. Já Santa Catarina se sobressai nas exportações de acessórios, selins, pinhões, iluminação e cubo de freio, além de freios, pedais, câmbios, aros e raios.

Como já informado, o volume de exportações de componentes da indústria brasileira é bastante baixo. A título de comparação, o valor total da exportação de componentes é 0,7% do valor total da importação de componentes. Ou seja, importação e exportação de componentes para bicicleta no Brasil, embora tratem do mesmo tipo de bem, não são comparáveis entre si.

O principal destino dos componentes produzidos no Brasil destinados à exportação são países da América do Sul. Argentina, Paraguai e Uruguai concentraram 86% dos recursos obtidos com a exportação desses produtos em 2019 e 83% no primeiro semestre de 2020.

Vale destacar, ainda, a exportação em mais de 100 mil dólares no primeiro semestre de 2020 para a Itália, segundo país para o qual o Brasil mais exportou nesse período e que não recebeu componentes brasileiros em 2019.

Importação e exportação de componentes para bicicleta no Brasil, embora tratem do mesmo tipo de bem, não são comparáveis entre si.



PAÍSES PARA ONDE O BRASIL EXPORTOU COMPONENTES

País	2019 (Valor em dólares)	2019 (%)	2020 (Valor em dólares)	2020 (%)
Argentina	1.091.100	68%	716.411	74%
Paraguai	196.077	12%	76.159	8%
Uruguai	93.726	6%	6.793	1%
Estados Unidos	38.970	2%	17.021	2%
Chile	34.696	2%	36	-
México	30.293	2%	80	-
Bolívia	27.953	2%	14.416	1%
China	20.237	1%	-	-
Itália	-	-	113.778	12%
Outros	71.235	4%	20.024	2%

Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

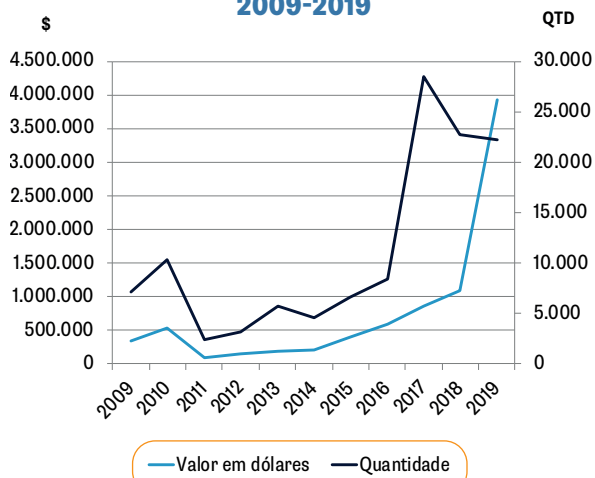
BICICLETAS INTEIRAS

A exportação de bicicletas inteiras tem trajetória ascendente desde 2011, intensificando-se a partir de 2014. Quando analisamos mais detidamente os períodos de 2010-2014 e 2015-2019, o volume de bicicletas exportadas aumentou em 236%. Isso representa um aumento de 476% em dólares, passando de pouco mais de 1 milhão para quase 7 milhões de dólares entre os dois períodos. Esses dados apontam para um potencial exportador que o país tem no setor.

O volume de bicicletas exportado é bem inferior ao volume de componentes. Entre 2019 e o primeiro semestre de 2020, em unidades estatísticas, constata-se que o volume de bicicletas inteiras representa 3% da quantidade estatística exportada nessa indústria. Entretanto, devido ao valor agregado ao produto, a exportação de bicicletas inteiras responde por 64% de todo o valor em dólares exportado por essa cadeia produtiva. Isso mostra o grau de relevância que a exportação de bicicletas inteiras tem para as exportações dessa indústria.

Em 2019, o Brasil exportou 22.230 bicicletas e, no primeiro semestre de 2020, 3.926. Essas transações foram feitas a um preço médio de 178 dólares cada uma. Os estados que mais exportaram bicicletas inteiras foram São Paulo (48%), Minas Gerais (26%), Santa Catarina (12%) e Paraná (11%). Juntos, concentraram 98% das unidades exportadas pelo Brasil. O valor pelo total resultante da exportação dessas unidades foi de 4,6 milhões de dólares. O gráfico a seguir mostra a proporção das unidades de bicicleta exportadas e a proporção do recurso em dólares resultantes dessa exportação para cada estado.

HISTÓRICO DE EXPORTAÇÃO DE BICICLETAS INTEIRAS, 2009-2019



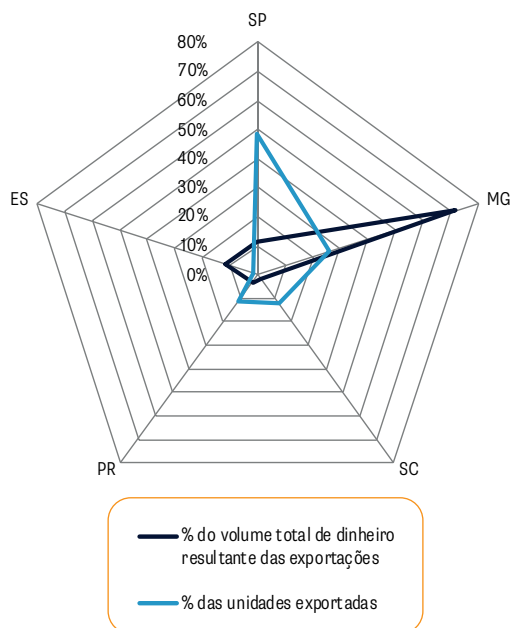
Fonte: Comex Stat, 2009-2019.





Divulgação/Tembici

PROPORÇÃO DE UNIDADES EXPORTADAS E RECURSOS ORIUNDOS DA EXPORTAÇÃO DE BICICLETAS INTEIRAS POR ESTADO



Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

A discrepância observada entre o volume de bicicletas exportadas (26%) e o total de recursos oriundos dessa exportação (72%) em Minas Gerais se atribui à fábrica da Tembici em Extrema (MG). Isso porque ali são montadas bicicletas do padrão PBSC, mais caras em função da qualidade dos componentes. Essas bicicletas precisam ter alta capacidade de resistência e durabilidade em função da quantidade de usos que as bicicletas de sistemas compartilhamento apresentam.

Entre 2019 e o primeiro semestre de 2020, o Brasil exportou bicicletas para dezoito países diferentes, sendo que 97% delas para países sul-americanos. O grande receptor é o Paraguai, que acumula 14,5 mil unidades no período. Boa parte do que foi exportado para Argentina e Chile nesse intervalo se deve às bicicletas da Tembici produzidas aqui e que ali-



mentam os sistemas de compartilhamento de Buenos Aires e Santiago do Chile.

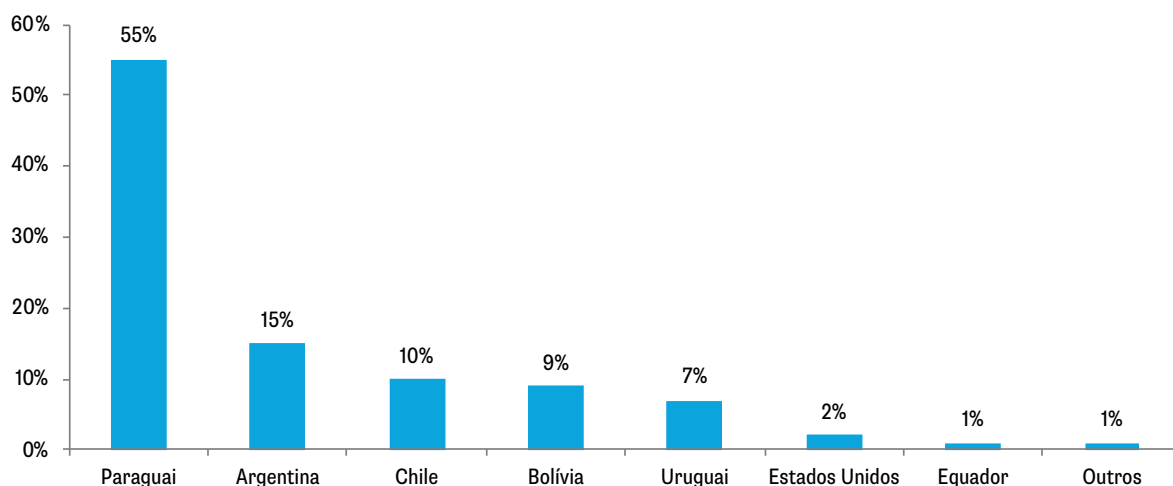
O volume de exportação de bicicletas pelo Brasil é bem menor, se comparado a quanto o país importa de bicicletas inteiras. O volume de unidades exportadas representa 24% do volume importado. Um desequilíbrio menor, se comparado ao observado na balança comercial dos componentes, mas ainda assim elevado.

Em termos financeiros, os 4,6 milhões de dólares que o Brasil vende de bicicletas inteiras para o exterior representam 13% dos 35,1 milhões que compra.

Destaca-se ainda que o Brasil tem uma capacidade produtiva de bicicletas inteiras que chegou a fabricar 3,86 milhões de unidades em 2018 (IBGE, 2018). Em contrapartida, no mesmo ano o país exportou apenas 12.880 unidades. Ou seja, o volume exportado representa menos que 0,01% das bicicletas produzidas no país.

Assim, ao analisar as transações comerciais com o exterior, o Brasil é um país essencialmente importador de componentes. Esses componentes suprem a indústria nacional, que tem o mercado interno como principal consumidor de suas bicicletas.

BICICLETAS EXPORTADAS POR PAÍS COMPRADOR



Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

Divulgação/Track



AS PORTAS DE ENTRADA E SAÍDA DE BICICLETAS E COMPONENTES NO BRASIL

Para entender a geografia da economia relacionada ao comércio exterior de bicicletas e componentes, é importante identificar as portas de entrada e saída das mercadorias no território nacional. Isso implica a logística de distribuição adotada para os produtos da cadeia, de forma que a escolha por meios rodoviários, ferroviários ou hidroviários na recepção e envio de produtos altera de maneira substancial o custo total das transações.

Para isso, são utilizadas as Unidades da Receita Federal (URF). Esses locais funcionam como pontos de despacho por onde as mercadorias do comércio exterior brasileiro são inspecionadas antes de entrar ou sair do país. O Brasil conta com 199 unidades – localizadas em portos, aeroportos e rodovias – que servem como pontos de acesso para o território nacional.

A indústria de bicicletas e componentes utiliza unidades alfandegárias das regiões Sudeste e Sul. Com exceção da exportação de bicicletas, cujos principais compradores estão situados em países fronteiriços (como Argentina, Paraguai e Bolívia), em geral são utilizados portos marítimos para as transações, com destaque para o Porto de Santos, localizado do estado de São Paulo.

Importações

Três unidades concentram mais de 70% da entrada de mercadorias relacionadas à indústria de bicicletas e componentes no Brasil:

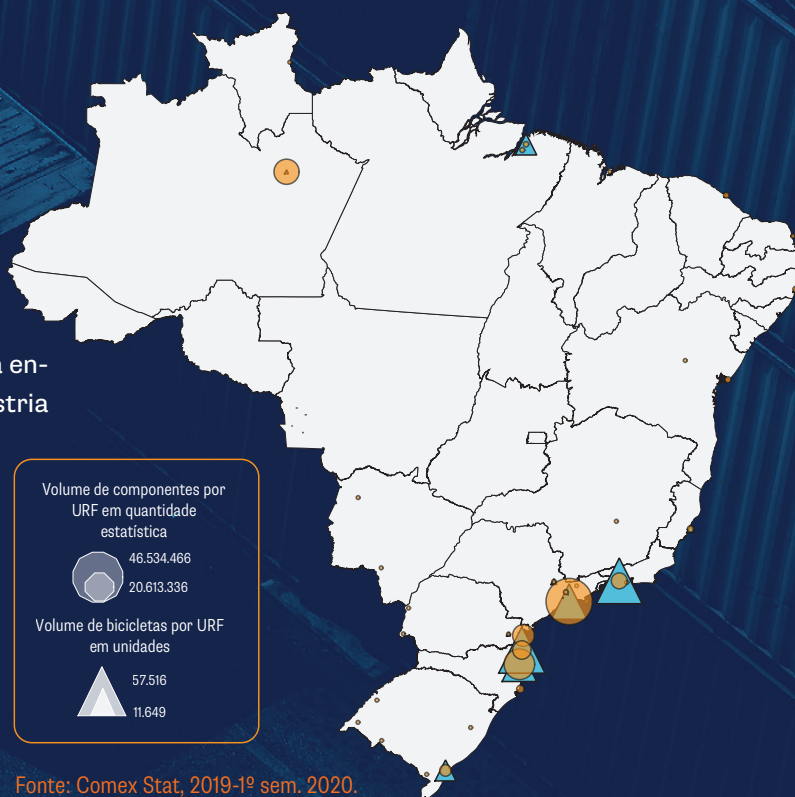
- Porto de Santos (SP) – 42%
- Porto de Itajaí (SC) – 19%
- Porto de Manaus (AM) – 12%

Em 2019, as importações relacionadas a essa indústria se utilizaram de 29 URFs para dar entrada no território nacional. No primeiro semestre de 2020 foram 23 URFs.

Ao se considerar apenas a importação de componentes, em função do tamanho que essa atividade representa para os números totais dessa indústria, a ordem e as proporções são as mesmas já apresentadas. Se essa análise for aplicada somente às bicicletas inteiras importadas no período, as URFs que mais se destacam são:

- Porto de São Francisco do Sul (SC) – 27%
- Porto de Itaguaí (RJ) – 26%
- Porto de Santos (SP) – 16%
- Porto de Itajaí (SC) – 15%

DISTRIBUIÇÃO DE BICICLETAS E COMPONENTES POR UNIDADE DA RECEITA FEDERAL QUE ENTRARAM NO BRASIL



De acordo com o mapa anterior, os estados de São Paulo, Santa Catarina e Amazonas são extremamente importantes para a indústria de bicicletas e componentes no país, uma vez que concentram a entrada da maioria dos produtos. Praticamente a totalidade dos produtos dão entrada em território nacional por Unidades da Receita Federal localizadas em portos, sendo uma quantidade menor do que 2% o volume de produtos que tem sua entrada registrada em postos localizados em aeroportos ou rodovias.

Além disso, a entrada de mercadorias relacionadas a essa indústria por vias portuárias se justifica pela altíssima proporção de bens vindos de outros continentes. Vale lembrar que mais de 80% das importações de bicicletas e componentes para o Brasil são originárias de países asiáticos, como China, Taiwan, Camboja, Indonésia e Índia.

Exportações

A geografia de saída das bicicletas e componentes exportados pelo Brasil é bem distinta da observada na entrada. Em 2019 foram utilizadas 25 URFs diferentes e no primeiro semestre de 2020 foram dezenove. Três postos concentram mais de 85% da saída de mercadorias ligadas a essa indústria:

Alfândega de Uruguaiiana (RS) – 42%

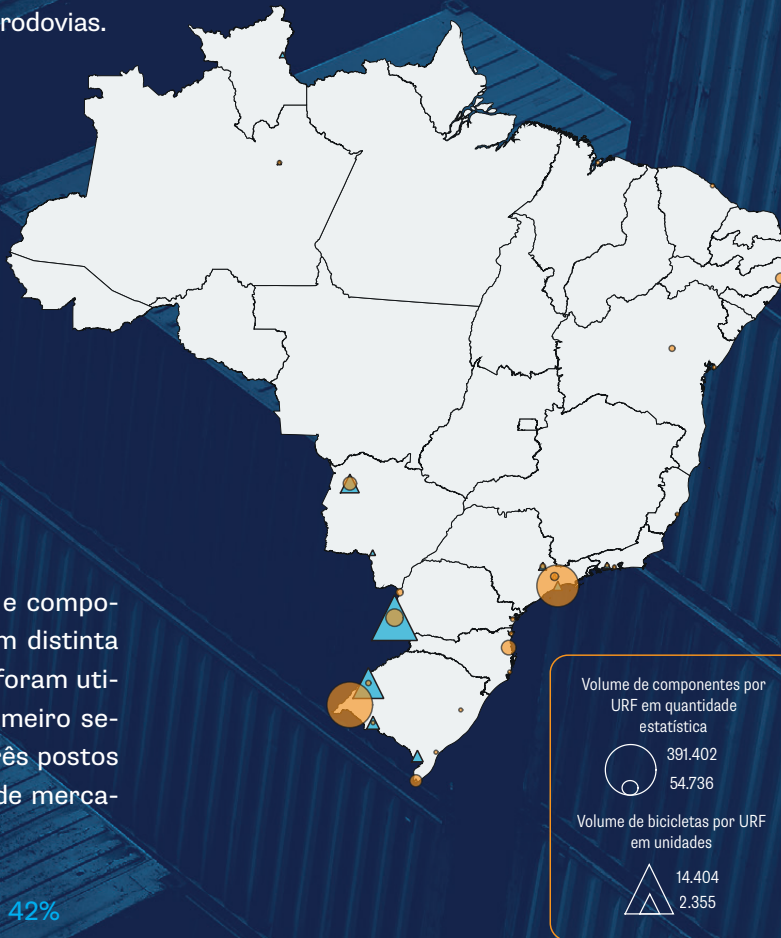
Porto de Santos (SP) – 36%

Alfândega de Foz do Iguaçu (PR) – 7%

Quando analisados de forma separada componentes e bicicletas inteiras exportadas, nota-se que a Alfândega de Uruguaiiana (RS) e o Porto de Santos (SP) são os mais importantes, com 43% e 37% das mercadorias exportadas, respectivamente. Já em relação a bicicletas

inteiras exportadas no período, a Alfândega de Foz do Iguaçu (PR), com 55%, e o IRF de São Borja (RS), com 26%, são mais representativos.

DISTRIBUIÇÃO DE BICICLETAS E COMPONENTES POR UNIDADE DA RECEITA FEDERAL QUE DERAM SAÍDA DO BRASIL



Fonte: Comex Stat, 2019-1º sem. 2020.

O Brasil exporta mercadorias, sobretudo, para países da América do Sul, em especial Paraguai, Argentina e Chile. Isso ajuda a entender a frequência de uso de postos aduaneiros no interior do país para a declaração de mercadorias exportadas nessa indústria.



DISTRIBUIÇÃO

A distribuição de bicicletas e componentes no Brasil foi realizada a partir da análise dos dados disponíveis na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Base censitária elaborada com vínculos do mercado de trabalho formal do Brasil, bem como das empresas regulamentadas no país, a RAIS é reconhecida pela segurança das informações que disponibiliza, embora apresente limites para pesquisas sobre determinados setores econômicos – em especial os com alto grau de informalidade.

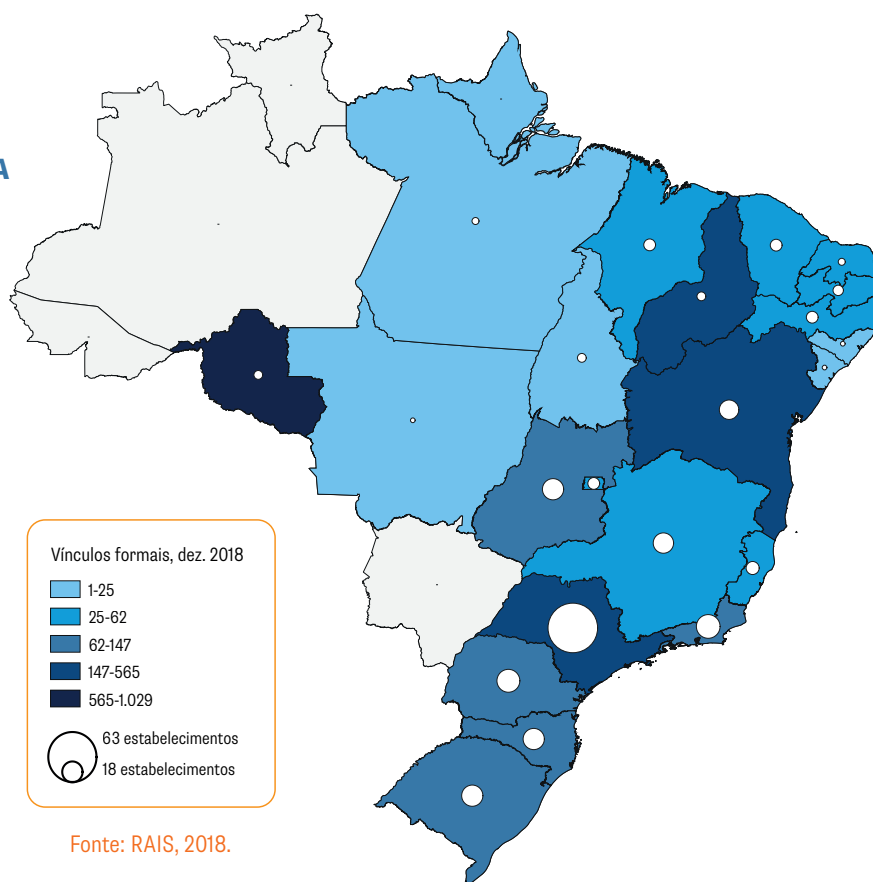
Para identificar mão de obra e empresas dos mais diversos setores da economia, a RAIS utiliza a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) em uma desagregação de até seis dígitos. Assim, nesta revista, as análises incorrem sobre a CNAE 4649-4/03, descrita como “Comércio Atacadista de Bicicletas, Triciclos e Outros Veículos Recreativos”. Os dados analisados podem conter possíveis desvios em função dessa categoria reunir também a comercialização atacadista de pedalinhos, barcos e triciclos. Além disso, a categoria engloba a comercialização em atacado de peças e acessórios tanto para bicicletas como para tais veículos recreativos.

Na base da RAIS de 2018 foram registradas 231 empresas em atividade. Segundo

dados do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de dezembro de 2019, esses negócios empregaram formalmente 3.144 pessoas a um salário médio de 2.107 reais. Desse público, 72% são pessoas do sexo masculino, 50% são declaradas como pardas, 36% como brancas e 7% como pretas.

O estado que mais concentra estabelecimentos e vínculos relacionados à venda atacadista de bicicletas hoje é São Paulo – 27% do total. Entretanto, existe um estabelecimento em Rondônia, no município de Pimenta Bueno, que concentra 32% da mão de obra no setor. A cidade conta com uma fabricante, importadora e distribuidora de grande porte, a Ciclo Cairu.

DISTRIBUIÇÃO DE ESTABELECIMENTOS E MÃO DE OBRA EM COMÉRCIO ATACADISTA DE BICICLETAS NO BRASIL

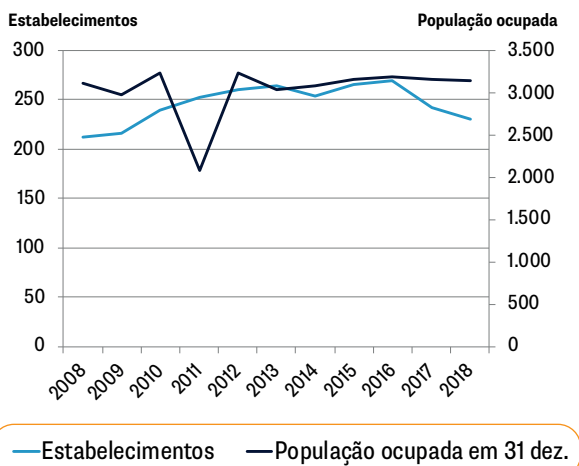


Fonte: RAIS, 2018.

Ao analisar a série histórica do setor, é possível verificar que, embora tenha apresentado trajetória ascendente entre 2008 e 2016 – quando atingiu 269 unidades –, o número de

estabelecimentos sofre queda desde então. A população ocupada no setor, por sua vez, apresenta trajetória mais estável desde 2013.

HISTÓRICO DE ESTABELECIMENTOS E POPULAÇÃO OCUPADA EM COMÉRCIO ATACADISTA DE BICICLETAS, TRICICLOS E OUTROS VEÍCULOS RECREATIVOS



Fonte: RAIS, 2018.

Os estabelecimentos voltados à venda atacadista de bicicletas e acessórios tiveram um crescimento médio de 1% ao ano entre 2008 e 2018. Ao se observar a população ocupada no setor, percebe-se um crescimento médio de 2% ao ano no mesmo período. Dessa forma, este parece ser um mercado que experienciou estabilidade no país na década de 2010.

A situação atual da pandemia de Covid-19 pode vir a alterar esses valores de modo mais intenso. O mercado vive um momento de oscilações. Como visto em levantamento realizado pela Aliança Bike (2020), até abril deste ano empresas do varejo de bicicleta apontaram redução de 50% do faturamento, em média. A partir de maio de 2020, o mercado de bicicletas se reaqueceu.



ESTUDOS DE CASO

A Após uma análise panorâmica dos dados relativos ao comércio exterior da indústria de bicicletas e componentes, esta seção apresenta perfis de três empresas do setor, de diferentes portes e posicionamentos, e coleta dados secundários.

Foram realizadas entrevistas com David Kamkhagi, diretor da Track, Luis Felipe Monteiro Praça, *country manager* da Trek Bikes no Brasil, e com diversos representantes da Tembici.

A Track explica como funciona a cadeia produtiva brasileira, os desafios para produzir os componentes tanto nacional quanto internacionalmente, além de esmiuçar o processo de exportação de bicicletas nacionais. A conversa com a Trek Bikes apresenta uma perspectiva dos importadores que, ao trazer bicicletas inteiras para o Brasil, deparam-se com altas alíquotas de imposto. Já as informações obtidas com a Tembici revelam sua visão estratégica como *player* no mercado. Uma empresa cuja produção, importação e exportação é voltada para o próprio consumo em sistemas de bicicletas compartilhadas no Brasil, na Argentina e no Chile.

TRACK

Apenas 2% da balança comercial da indústria de bicicletas e componentes é voltada para a exportação. Produzir e exportar bicicletas no Brasil tem sido um desafio para empresas do ramo em função da organização de uma cadeia produtiva extremamente desmembrada e flexível.

Empresa brasileira com sede em Guarulhos (SP), fundada por Solly Kamkhagi, a Track nasceu como um braço importador da Conthey, empresa da mesma família. Solly era responsável pela importação de bicicletas infantis. Ainda no início das atividades relacionadas à bicicleta, em 1999, ela percebeu que seria mais vantajoso montar as bicicletas no Brasil do que importá-las por inteiro, mas não investiu logo em uma linha de

montagem. As primeiras bicicletas da Track tinham componentes comprados diretamente com distribuidores e eram montadas por equipes terceirizadas.

Na medida em que a empresa foi crescendo, a Track passou a importar componentes próprios e comprou a empresa que fazia a montagem. Por fim, a empresa entendeu que para ser competitiva no mercado, seria necessário produzir a bicicleta nacionalmente e passou a incorporar a industrialização dos quadros em suas atividades. Para algumas unidades, como bicicletas infantis aro 12, a Track tem a produção completamente feita no Brasil, desde os componentes mais específicos até as peças plásticas.

Hoje a Track fabrica quadros de aço e alumínio, garfos (sem suspensão), guidão, rodas e aros. O restante dos componentes, como correntes, câmbio, freios (v-break), maçaneta, guidão de alumínio, garfo (com suspensão), caixa de direção, movimento central, câmaras e pneus são tanto importados como comprados no mercado nacional.

A China é o país de origem da maior parte dos componentes importados. Entretanto, a empresa também importa uma fração menor de componentes de Taiwan, do Sri Lanka, da Índia e Vietnã.

A Track começou suas atividades de exportação há cerca de cinco anos. A empresa começou a acessar o mercado externo por meio da exposição de seus produtos na Eletrolar, feira de abrangência continental especializada em eletroeletrônicos, eletrodomésticos, tecnologia móvel e TI. Diversas empresas da América Latina enviam representantes. Foi ali que compradores de magazines, representantes de lojas e revendedores situados no Paraguai e na Bolívia encontraram na Track um fornecedor de bicicletas que se adequava ao público de suas lojas.

David Kamkhagi afirma que a atividade de exportação apresentou desafios para a Track. “O principal deles: o processo de exportação



BIKES

Divulgação/Track



em si”, salienta. Etapas da atividade vinculadas ao cálculo e à declaração de produtos exportados foram as principais dificuldades identificadas inicialmente pela empresa. De acordo com David, “elaborá-las corretamente exige um custo de aprendizado para entender como o processo funciona”.

O diretor da Track conta que o curso da InvestSP foi essencial para poder compreender os processos e a forma de contemplá-los corretamente.

INVESTSP

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade é uma organização social (OS) ligada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico. A InvestSP tem como objetivo a promoção de investimentos, aumento das exportações, incentivo à inovação e melhoria do ambiente de negócios. Atua como porta de entrada para empresas que pretendem se instalar ou investir na expansão dos seus empreendimentos no estado. Para isso, fornece, gratuitamente, informações estratégicas que ajudam os investidores a encontrar o melhor local para o sucesso dos seus negócios. A agência ainda presta auxílio para identificar a localização de áreas adequadas; apoio em infraestrutura; informações sobre financiamentos; assessoria tributária; assessoria ambiental e articulação com órgãos públicos e privados.

Outro aspecto relacionado ao mercado externo foi a adequação do material de marketing da empresa (propagandas, banners, catálogos) para outros idiomas, em especial espanhol e inglês. Do ponto de vista técnico da produção, não houve alterações para atender à demanda de mercado externo.

Uma vantagem identificada para atender às exportações são os prazos de entrega. Enquanto os compradores locais tendem a pedir o produto para a semana seguinte, no comércio exterior, os prazos são em torno de trinta a sessenta dias. Isso permite à empresa se planejar, de forma que é possível manter a mesma estrutura e intensificar a produção na medida em que pedidos maiores são solicitados por clientes estrangeiros. A Track trabalha com exportações na modalidade *ex works* (EXW), na qual o cliente é responsável pelo frete. Pelo fato de os países serem fronteiriços com o Brasil, o principal meio de escoamento da produção é rodoviário.

O impacto da pandemia

Quando o assunto é pandemia e seu impacto no mercado, David confirma o aumento nas vendas de bicicletas. Houve um momento, entre março e junho, em que a produção estagnou. Os clientes da empresa fecharam as portas – lembrando que a Track trabalha essencialmente com grandes magazines. A empresa lançou mão de recursos para tentar lidar com esse período inicial, que se modulava como uma crise: concedeu férias coletivas a funcionários, redução de jornada de trabalho em 50% e chegou até mesmo a demitir uma parte da equipe. No final de junho, entretanto, o mercado se reverteu.

Com a retomada das atividades econômicas em diversos locais do país, os clientes voltaram a abrir e a demanda por bicicleta começou a aumentar consideravelmente tanto no mercado interno como pelos clientes estrangeiros da Track no Paraguai e na Bolívia. Para se ter uma ideia, as vendas de agosto de 2020 foram 54% maiores que as vendas do mesmo mês de 2019. As exportações ainda tiveram um fator de impulsionamento que foi a desvalorização do real frente à moeda americana, fazendo com que o produto brasileiro ficasse barato no mercado internacional, chegando mesmo a quadruplicar as exportações da Track em relação a outros anos.





Essa situação causou um choque de demanda exponencial para a empresa: “A gente teve que virar a chave. Estávamos andando a 10 km/h e, de repente, tivemos que acelerar para 200 km/h”. A empresa teve, então, que parar, temporariamente, de atender novos pedidos tanto para o mercado nacional como o mercado internacional, em função de não ter meios para produzir a quantidade necessária de bicicletas.

Essa reversão no mercado se desdobrou em desafios para a Track. Foi necessário recontratar funcionários e reativar pedidos cancelados com fornecedores. “Compreender a reativação dos pedidos é importante, pois mostra a tomada de decisão da maioria do mercado brasileiro, diante do contexto que se afigurava”, ressalta David.

Ao perceber a crise resultante da pandemia e do fechamento da economia, cancelaram-se todos os pedidos de importação. Com a reversão da situação na abertura econômica, todos os pedidos foram reativados. Entretanto, a indústria internacional – em especial a chinesa – estava comprometida com a demanda europeia. Os países europeus começaram a enfrentar antes a pandemia, de forma que sua retomada econômica, embora ainda em contexto pandêmico, se deu antes da retomada no Brasil. Assim como aqui, a Europa viveu uma ebulição na compra de bicicletas, de forma que a produção asiática no início do segundo semestre de 2020 se viu completamente comprometida com o mercado europeu.

Embora a Track tenha buscado outros fornecedores, inclusive nacionais, que passaram a se tornar competitivos com o aumento do preço do produto chinês, não conseguiu retomar sua produção e atender a todos os pedidos a tempo. Isso porque existem componentes importados pela empresa que dependem exclusivamente da indústria chinesa, como câmbio.

David comenta, ainda, que essa situação, observada no mercado externo, foi reproduzi-



David Kamkhagi. Foto: Divulgação/Track

“A gente teve que virar a chave. Estávamos andando a 10 km/h e, de repente, tivemos que acelerar para 200 km/h.”
– **David Kamkhagi, diretor**

da no mercado interno. O diretor aponta que os fornecedores nacionais de aço, plástico e embalagem também passaram a enfrentar dificuldades para entregar, em função de um aumento súbito nos pedidos.

“Houve um choque de demanda e um problema de oferta. Todas essas fábricas diminuíram a quantidade de funcionários, ninguém estava preparado para isso. Então é assim, nós

temos um problema bom, que é a demanda alta, e nós temos um problema ruim, que é a dificuldade de produzir”, analisa David Kamkhagi

Ele vê o crescimento desse mercado como uma bolha, mas acredita que, após esse momento, o mercado não irá retroceder aos níveis anteriores e deve se estabelecer em um patamar mais elevado.

“A pandemia permitiu que a indústria da bicicleta atingisse outros mercados, clientes e regiões onde ela não estava presente. Estabelecimentos que antes não vendiam bicicletas passaram a vender”, acredita.

Para David, muitas pessoas que antes não andavam de bicicleta agora estão comprando uma para experimentar se locomover ou fazer exercício. Ele aponta o mercado externo latino-americano como um ambiente de portas abertas para a indústria brasileira, que pode competir com a China, por um lado na qualidade dos produtos e, por outro, nos custos de frete e prazos de entrega.

TREK BIKES

Criada em 1976 por Bevel Hogg e Richard Burke, hoje é presidida por seu filho, John Burke. Desde sua fundação, a Trek Bikes tem sede na cidade de Waterloo, em Wisconsin, nos Estados Unidos. Luis Felipe Monteiro Praça é *country manager* da Trek Bikes no Brasil e dá detalhes sobre as operações da empresa no país.

Atualmente, a Trek Bikes – líder do mercado de bicicletas premium nos Estados Unidos e Canadá, de acordo com Felipe – possui escritórios em mais de sessenta países. Começou a operar no Brasil no início da década de 1990 com distribuidores locais. Em 2013 a empresa abriu um escritório próprio na capital paulista e inaugurou a subsidiária brasileira que, hoje, emprega doze pessoas. A Trek Bikes trabalha com terceirização, de forma que contrata de outros fornecedores serviços como contabilidade, importação ou armazenagem.

Desde que iniciou as operações em São Paulo, a Trek Bikes importa bicicletas inteiri-

ras da marca para o Brasil. A empresa importa também acessórios e componentes, em pequena escala, para serem revendidos ao consumidor final. A produção das bicicletas da Trek Bikes é feita em seis países, sendo quatro asiáticos: China, Taiwan, Camboja e Vietnã. As bicicletas elétricas vêm de uma unidade da Alemanha e alguns modelos especializados de alta performance, que envolvem intensa tecnologia, são produzidos na sede, nos Estados Unidos.

Felipe conta que o aumento na alíquota do Imposto de Importação (II) de 20% para 35% para bicicletas em setembro de 2011 gerou debates internos sobre quais estratégias a empresa deveria adotar para seguir no mercado brasileiro. Ele acredita que o declínio de importação de bicicletas e aumento de importação de componentes está conectado à política fiscal que incorre sobre este mercado. Felipe acredita que não apenas as *bike shops* especializadas, como as bicicletarias mais simples também intensificaram o volume de importação de componentes e passaram a trabalhar com montagem de bicicleta de forma mais pulverizada nas cidades brasileiras a partir de um mercado que se abriu com o encarecimento da importação de bicicletas inteiras. Essas bike shops e bicicletarias são alimentadas por importadoras, entre as quais duas das maiores importadoras de Shimano do Brasil – Isapa e Blue Cycle –, e a Ciclo Cairu.

Felipe afirma que existe espaço para que o produto nacional melhore a qualidade. Para ele, o Processo Produtivo Básico (PPB) relacionado à produção de bicicleta no Polo Industrial de Manaus não trouxe muitas vantagens à indústria, uma vez que as atividades obrigatórias relacionadas à produção não preveem incentivo ao desenvolvimento tecnológico ou inovação. Isso faz com que seja mais vantajoso continuar produzindo uma bicicleta de menor qualidade do que investir em um processo produtivo que resulte em um produto de nível mais alto.

“O que eu discuto muito em relação a essas políticas de importação é exatamente isso:



usar o Imposto de Importação para proteger as margens de lucro da indústria nacional, tudo bem, protege o emprego, que é uma bandeira que existe no Brasil. Só que as *bike shops* empregam muito mais do que quem produz em Manaus. Ou seja, se houvesse uma proliferação de lojas de bicicleta, empregariamos muito mais gente do que o polo de Manaus. Essa política funcionou para a década de 1970 [início dos PPBs], mas está na hora de rever esse negócio. Hoje o serviço emprega muito mais que a indústria.”

Felipe acredita que uma política industrial que realmente possa incentivar a produção local passa pela nacionalização de toda a cadeia, com incentivos que vão desde a produção de componentes mais específicos como cabos de freio, rodas e pneus até o retorno de parte dos lucros para laboratórios de pesquisa e desenvolvimento junto às universidades. Isso seria um mecanismo para que o Brasil começasse a gerar patentes e a produzir inovação.



“Usar o Imposto de Importação para proteger as margens de lucro da indústria nacional protege o emprego, que é uma bandeira que existe no Brasil. Só que as *bike shops* empregam muito mais do que quem produz em Manaus. Ou seja, se houvesse uma proliferação de lojas de bicicleta, empregariamos muito mais gente do que o polo de Manaus. Essa política funcionou para a década de 1970, mas está na hora de rever esse negócio. Hoje o serviço emprega muito mais que a indústria.”
– Felipe Praça,
country manager

Felipe Praça. Foto: Divulgação/Trek Bikes

A Trek Bikes não tem nenhum componente adquirido no mercado interno. Alguns acessórios como vestimenta para ciclistas, eventualmente, são comprados no mercado local, mas é residual dentro das atividades da empresa. Felipe salienta que seria muito bom para a Trek Bikes ter um fornecedor nacional e que está sempre atento a esta possibilidade. Mas, no momento, a cadeia produtiva nacional tanto de bicicletas como de componentes não se adequa ao produto da empresa que, em média, trabalha com cerca de 52 fornecedores na montagem de suas bicicletas.

Os fornecedores da Trek Bikes são determinados pela matriz americana. Ela define esses parceiros para todas as subsidiárias da empresa ao redor do mundo. Assim, os pedidos de bicicletas e acessórios são alocados na matriz. Esta, por sua vez, envia os pedidos diretamente para os fornecedores. Depois de concluírem a fabricação dos pedidos, os fornecedores, então, encaminham diretamente para a subsidiária requisitante.

O canal de distribuição das bicicletas da Trek Bikes são as *bike shops*. A empresa não atua com e-commerce, tampouco distribui seus produtos em grandes magazines. Essa estratégia se dá pelo fato de a Trek Bikes acreditar que, ao buscar uma bicicleta de mais alto nível é muito importante que exista, por parte do comerciante, o aconselhamento, o trabalho consultivo que a *bike shop* costuma fazer aos consumidores. Isso passa por entender algumas questões, como o motivo da busca pela bicicleta (trilhas, passeios urbanos, transporte, velocidade etc.), aconselhar a melhor forma de montar a bicicleta, ou mesmo qual o tamanho de bicicleta adequado levando em consideração as características físicas da pessoa e a motivação de uso.

Contexto pandêmico:

Bike boom

Para entender como a empresa está no contexto atual, Felipe é categórico sobre as ativi-

dades da Trek Bikes durante a pandemia: “Parece que tivemos três anos dentro desse ano”.

Segundo ele, o começo do ano foi normal, com certo otimismo, mas nada diferente do que se esperava. Em março, as atividades pararam gerando uma grande apreensão em relação ao que aconteceria com o mercado. Em meados de abril, com a abertura parcial, as atividades começaram a se esquentar novamente e, em maio, iniciou-se o fenômeno apelidado internamente na Trek Bikes de *bike boom*.

Por ser empresa global, a Trek Bikes percebeu antecipadamente o cenário de países onde a empresa atua, como Japão, Coreia do Sul e China, em relação à falta de produtos. A subsidiária brasileira, então, tentou fortalecer os pedidos já feitos antevendo o provável *bike boom* brasileiro. Entretanto, os fornecedores globais já estavam comprometidos. Embora a empresa tenha conseguido prever o choque de demanda que se avizinhava, seu poder de reação foi relativamente limitado.



A empresa focou seus esforços em preparar os lojistas que trabalham com a Trek Bikes para operarem dentro da nova realidade imposta pelo contexto da pandemia de Covid-19. Preparou e distribuiu uma série de materiais, como guias de procedimentos sobre como se prevenir contra o contágio nas etapas de manipulação, venda e reparo do produto.

Felipe pensa que o boom observado durante a pandemia deve passar. No entanto, assim como David da Track, acredita que o mercado deverá se estabelecer em um nível mais elevado do que antes.

A incorporação da bicicleta no cotidiano de boa parte da população, ocasionada pelas restrições de aglomeração, deve ser assimilada pelo mercado como um novo patamar de operação.

TEMBICI

Empresa multinacional de compartilhamento de bicicletas para finalidade de deslocamento urbano, a Tembici nasceu em 2009 com Mauricio Villar, hoje COO da marca, a partir do seu

trabalho de conclusão de curso na Universidade de São Paulo (USP). O TCC de Villar foi o protótipo para o desenvolvimento de um projeto de bicicletas compartilhadas, o Pedalusp, que conectava a universidade à estação de metrô Butantã, facilitando o trajeto de estudantes e funcionários. A adesão ao projeto superou as expectativas, o que motivou Mauricio a investir em um produto que utilizasse a bicicleta como instrumento de mobilidade urbana. Foi então que conheceu Tomás Martins, atual CEO.

Em 2010, os dois fundaram na cidade de São Paulo a Compartibike, antigo nome da Tembici, que hoje está presente também no Chile e na Argentina e conta com mais de 850 funcionários. Sua frota é composta de 16 mil bicicletas e seus sistemas já somam mais de 50 milhões de viagens nas dez cidades brasileiras em que operam com diversos patrocinadores, como Itaú, Banestes, Samp e Unimed: São Paulo, Bertioga, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Juiz de Fora e Vila Velha.





Tomás Martins e Mauricio Villar.

Foto: Mariana Pekin

Os sistemas da Tembici utilizam a tecnologia PBSC Urban Solution, presente em mais de vinte cidades pelo mundo. A montagem de suas bicicletas é concentrada em sua fábrica, localizada na cidade de Extrema (MG), que atualmente conta com oitenta funcionários. Os componentes são comprados separadamente e, na fábrica, são realizadas montagem e pintura das bicicletas. Dali, a produção escoada para as cidades onde operam, via transporte rodoviário para os destinos tanto nacionais como internacionais. Ressalta-se que 75% dos componentes das bicicletas são importados e o restante comprado no mercado nacional. Desde 2018, a empresa produziu em torno de

6 mil unidades para sistemas de compartilhamento existentes no Brasil. Foram exportadas cerca de 4 mil bicicletas para a Argentina e 3.850 para o Chile.

No conjunto de componentes importados, a Tembici compra itens como pneus, cubos, freios, câmbio, movimento central, caixa de direção, pedivela, fixadores e plásticos. O principal motivo pelo qual importam esses componentes é que a grande maioria deles não possui fabricantes nacionais, sendo alguns fornecedores Shimano, FSA, Chaoyang e PBSC. Os principais países de origem são China, Japão, Taiwan e Canadá, sendo que os fornecedores são escolhidos em função da





qualidade dos produtos. Já no mercado interno, a Tembici compra itens como aros, tinta, elásticos, selim, pedal, abraçadeiras plásticas, rebites, tendo como principal critério de escolha de fornecedores local, qualidade e preço.

A Tembici começou a exportar bicicletas para seus sistemas de compartilhamento a partir de 2018, quando ocorreu a expansão de seus sistemas de bicicletas compartilhadas para a América Latina. A empresa exporta somente para si mesma em cidades estrangeiras, ou seja, suas filiais internacionais são as compradoras das bicicletas que são desenvolvidas exclusivamente para operar em seus sistemas.

O crescimento da empresa, com a ampliação da oferta do serviço de bicicletas compartilhadas em mais cidades, ocasionou mudanças na linha de montagem com o intuito de aumentar a capacidade produtiva e acelerar os prazos de entrega. Essas alterações focaram na otimização do processo produtivo, internalização de processos (antes realizados fora), aquisição de máquinas e equipamentos, e treinamento de funcionários.

Pandemia: Bicicleta faz parte da mudança de hábitos

Sobre as atividades da empresa durante a pandemia de Covid-19, a Tembici afirma que, no início, houve queda no uso do serviço. A própria empresa realizou campanhas para que os usuários ficassem em casa e deixassem as bicicletas para a linha de frente e pessoas que realmente precisassem sair. No entanto, com a flexibilização da quarentena, a empresa começou a registrar aumento de viagens e de novos usuários que já se equiparam aos números alcançados antes da pandemia, de forma que, mesmo havendo uma redução nas atividades, não foi necessário diminuir o quadro de funcionários.

Atualmente, a indústria de bicicletas e componentes vive uma crise de abastecimento. Os grandes produtores asiáticos, em especial os chineses, não conseguiram atender

à demanda de componentes do mercado europeu, o que, em efeito cascata, resultou em uma crise no abastecimento do mercado brasileiro de componentes.

Entretanto, esse cenário não afetou as atividades produtivas da Tembici, uma vez que a empresa aposta no crescimento do mercado de bicicletas não somente para o período pós-pandemia, mas para o futuro.

A Tembici acredita ainda que há muito a se conquistar no cenário da mobilidade urbana, mas que já é realidade hoje uma mudança gradual nos deslocamentos dentro da cidade, tanto como forma de prevenção para evitar aglomerações como opção por estilo de vida mais sustentável. Assim, a bicicleta deve viver um futuro otimista, seja por prevenção, incentivo dos governos ou mudança de hábito das pessoas, o que já é visível ao redor do mundo.





Importação, Exportação e Distribuição



55

Itaú

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio exterior da indústria de bicicleta e componentes opera de maneira complexa no Brasil. Como identificado tanto na análise dos dados secundários oriundos da Receita Federal do Brasil (Siscori) como do Ministério da Economia (Comex Stat), a indústria brasileira depende em larga escala da importação de componentes de toda sorte, sendo que seu principal vendedor é a China.

Outros países asiáticos, embora menos agressivos comercialmente, também são importantes para a cadeia produtiva do setor no Brasil, como Taiwan, Camboja e Indonésia. A balança comercial é composta por 98% de importações e 2% de exportações, sendo que a pouca fração exportada tem como destino a América do Sul, em especial países vizinhos como Paraguai, Argentina e Chile.

A alíquota do Imposto de Importação (II) subiu de 20% para 35% para bicicletas importadas em 2011. Isso parece ter gerado uma alteração no mecanismo de funcionamento do mercado. A partir de 2015, foi identificada uma queda na importação de bicicletas inteiras e um aumento na importação de componentes. A hipótese é de que, com o aumento do imposto, o mercado nacional se organizou para começar a montar os produtos localmente, passando a investir na compra de componentes e não mais de bicicletas. Atualmente, os componentes mais importados pela indústria brasileira são quadros, garfos, freios, pneus e câmaras, e pedais.

Existe um debate sobre os instrumentos de proteção da indústria nacional como o IPI, o II e, de modo localizado na Zona Franca de Manaus, o PPB. Os conceitos de produto importado e produto nacional parecem contraditórios. Isso porque a bicicleta fabricada no Brasil é absolutamente dependente das importações, uma vez que boa parte de seus componentes são fabricados no exterior. Ao considerar a montagem como processo industrial, a legislação acaba concedendo benefícios fiscais a empresas que não necessariamente investem em pesquisa, desenvolvimento e inovação de produtos e processos no país. Muitas utilizam tais vantagens fiscais como recursos para o barateamento de um produto formado por vários componentes importados, mas montado em território nacional.

Ainda há o fator China, que concorre para neutralizar qualquer impulso de desenvolvimento efetivo da indústria nacional nessa cadeia produtiva. O preço médio praticado pelo industrial chinês é imbatível. Sob um sistema produtivo bastante peculiar, além de um contexto político e econômico bem específico (CASTRO, 2017), a China tem cada vez mais se tornando referência na produção de diversas manufaturas e aquelas ligadas à indústria da bicicleta e componentes não foge à regra. Em contrapartida, os benefícios fiscais concedidos ao que se convencionou indústria nacional – que, na prática refere-se essencialmente à montagem de bicicletas – além de não incentivarem a sofisticação de um produto nacional, tampouco impul-



sionam a criação de empregos no setor, outro argumento bastante utilizado na defesa desses benefícios (CRUZ, 2014). Isso se corrobora quando se comprova que o Polo Industrial de Manaus, único beneficiário do PPB, emprega menos de mil pessoas na produção de bicicletas e todo o restante do Brasil, operando sem os benefícios do PPB, emprega mais de 7 mil pessoas, segundo os dados da RAIS Vínculos, 2018.

Assim, o comércio exterior relacionado à indústria de bicicletas e componentes é bastante centrado na compra de componentes que abastecem a indústria nacional. Esta, por sua vez, tem como principal cliente o consumidor brasileiro.

David Kamkhagi, diretor da Track, em entrevista a esta edição afirma existir um mercado consumidor promissor na América do Sul a partir do aquecimento da indústria mundial de bicicletas em função da pandemia. Com o aumento dos preços e prazos chineses e do valor do frete, o produto brasileiro torna-se competitivo e está no patamar de consumo de países como Paraguai, Argentina, Chile e Bolívia.

Por fim, é unânime tanto entre os entrevistados, como ao analisar os dados recentes relativos ao comércio exterior – que por sua vez refletem a cadeia nacional –, que o mercado brasileiro vive um aumento nas vendas e produção de bicicletas em função da pandemia mundial de Covid-19. Também é ponto pacífico o entendimento de que essa bolha deve estourar. Porém, mesmo com a passagem desse momento, a expectativa é de que o mercado se estabeleça em patamares superiores ao que operava até então.

Acredita-se que o confinamento, associado à necessidade de isolamento social, tenha demonstrado para muitas pessoas como a bicicleta pode ser um recurso acessível e barato para o deslocamento nas cidades, para as atividades de lazer e para os exercícios físicos. Um modo de transporte que estimula o usuário a gastar menos em um momento de recessão econômica e auxilia o distanciamento social recomendado pelas medidas sanitárias, tudo isso sem impactar o meio ambiente.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES (ABRACICLO). *Anuário da Indústria de Duas Rodas 2017*. São Paulo, 2017.

_____. *Anuário da Indústria de Duas Rodas 2018*. São Paulo, 2018.

_____. *Anuário da Indústria de Duas Rodas 2019*. São Paulo, 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS (ALIANÇA BIKE). *Pesquisa anual de comércio varejista de bicicletas no Brasil*, São Paulo, 2019.

_____. *Impactos da crise do coronavírus para as lojas de bicicletas*, São Paulo, maio 2020.

ALIANÇA BIKE; LABMOB. *Economia da bicicleta no Brasil*, Relatório, São Paulo, maio 2018.

_____. *Revista Bicicletas Elétricas*, Coletânea O Mercado de Bicicletas no Brasil. São Paulo, n. 1, 2020.

CASTRO, D. China e as conexões do desenvolvimento: questões de economia sociedade e política, *Revista Tempo do Mundo (RTM)*, Ipea, v. 3, n. 2, jul. 2017.

CAVALCANTE, I. Mercado das bicicletas acelera em Fortaleza. *O POVO*, fev. 2019. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/dom/2019/02/29249-mercado-em-ascensao-bicicletas-economia-que-cresce-sobre-duas-rodas.html>>. Acesso em: 25 set. 2020.

CRUZ, W. Presidente da Caloi afirma ser contrário à redução de IPI para bicicletas. *Vá de Bike*, 2014. Disponível em: <<http://vadebike.org/2014/01/presidente-caloi-contrario-reducao-ipi-para-bicicletas/#:~:text=Em%202011%2C%20a%20Caloi%20j%C3%A1,Desenvolvimento%2C%20Ind%C3%BAstria%20e%20Com%C3%A9rcio%20Exterior.>>. Acesso em: 27 ago. 2020.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO (DOU). Resolução 13, de 18 de fevereiro de 2014: Aplica direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, às importações brasileiras de pneus novos de borracha para bicicleta, originárias da República Popular da China, República da Índia e República Socialista do Vietnã. Camex, Brasil, 2014.

_____. Resolução 13, de 17 de fevereiro de 2020: Prorroga direito antidumping definitivo, por um prazo de até 5 (cinco) anos, aplicado às importações brasileiras de pneus novos de

borracha para bicicleta, originárias da República Popular da China, República da Índia e República Socialista do Vietnã. Camex, Brasil, 2020.

FARIA, T. Bolsonaro está convencido de que coronavírus é um plano do governo chinês, *UOL*, 2020. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/colunas/tales-faria/2020/03/16/bolsonaro-esta-convencido-de-que-coronavirus-e-plano-do-governo-chines.htm>>. Acesso em: 25 ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pesquisa Industrial Anual – Produto (PIA – Produto), 2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9044-pesquisa-industrial-anual-produto.html?=&t=downloads>>. Acesso em: 10 out. 2020.

ISTOÉ DINHEIRO. Moda de pedalar sobrecarrega fabricantes de bicicletas, jul. 2020. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/moda-de-pedalar-sobrecarrega-fabricantes-de-bicicletas/>>. Acesso em: 30 ago. 2020.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. República Popular da China, 2019a. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/4926-republica-popular-da-china>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

_____. V Reunião da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), 23 de maio de 2019. 2019b. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/20434-v-reuniao-da-comissao-sino-brasileira-de-alto-nivel-de-concertacao-e-cooperacao-cosban-23-de-maio-de-2019>>. Acesso em: 22 ago. 2020.

O GLOBO. China chama comentário de Weintraub de ‘fortemente racista’ e aponta ‘influência negativa’ em relação com Brasil, 2020. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/mundo/china-chama-comentario-de-weintraub-de-fortemente-racista-aponta-influencia-negativa-em-relacao-com-brasil-1-24353469>>. Acesso em: 25 ago. 2020.

PEREIRA, V. Empresários chineses se irritam com E. Bolsonaro: falas “queimam pontes”, *UOL*, 2020. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2020/03/19/eduardo-bolsonaro-china-coronavirus-empresarios.htm>>. Acesso em: 25 ago. 2020.

TENDÊNCIAS CONSULTORIA INTEGRADA. *Análise econômica do setor de bicicletas e suas regras tributárias*, Relatório, São Paulo, 2013.



SOBRE AS INSTITUIÇÕES

ALIANÇA  BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Criada em 2003 e formalizada em 2009, a Aliança Bike tem como missão fortalecer o setor de bicicletas e o seu uso por brasileiras e brasileiros, atuando em diversas frentes de trabalho para promover o uso de bicicletas como transporte, esporte e lazer. Com mais de noventa associados, a associação conta hoje com oito frentes e grupos de trabalho ativos, como o GT Bicicletas Elétricas, e tem se dedicado a produzir estudos e pesquisas, campanhas, articulação política e projetos especiais que visam impulsionar a economia da bicicleta no Brasil.

LABMOB Laboratório de
Mobilidade Sustentável

Vinculado à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o LABMOB desde 2015 propicia a colaboração inspiradora e frutífera entre academia, setores privado e público e sociedade. LABMOB é uma plataforma para o desenvolvimento de pesquisas e soluções inovadoras focadas em: (i) pesquisas e soluções inovadoras em tecnologias sustentáveis, logística urbana, mobilidade elétrica e micromobilidade; (ii) promoção da mobilidade sustentável a partir da transparência e monitoramento de dados; (iii) suporte a organizações públicas e privadas para subsidiar tomadas de decisão na área de mobilidade sustentável; e (iv) capacitação de profissionais em mobilidade sustentável.

Pexels



Concebida e executada por diversos pesquisadores, a Coletânea Mercado de Bicicletas no Brasil apresenta os números mais atualizados sobre a cadeia produtiva da bicicleta, destacando panoramas e análises sobre quatro dimensões deste mercado, com pesquisas inéditas, estudos de caso e os dados mais relevantes do setor.

-
- N.1 > Bicicletas Elétricas**
 - N.2 > Importação, Exportação e Distribuição**
 - N.3 > Comércio Varejista**
 - N.4 > Fabricação e Montagem**



REALIZAÇÃO

ALIANÇA BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

LABMOB Laboratório de Mobilidade Sustentável



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

APOIO

