

Bruno Torres Vianna de Miranda

O CRESCIMENTO CHINÊS E SEU REFLEXO NO MERCADO INTERNACIONAL DE FRETE MARÍTIMO

Dissertação apresentada ao
Programa de Graduação em
Economia da PUC-Rio como
requisito parcial para obtenção
do grau de Bacharel em
Economia.

Orientador: Marcelo de Paiva de Abreu

**"Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri
para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando
autorizado pelo professor tutor".**

Rio de Janeiro, 30 de Novembro de 2005

"As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor"

Sumário

Introdução	5
Parte 1.....	7
O Transporte Marítimo	7
1.1 O transporte marítimo na atualidade	8
1.2 Tipos de embarcação	10
1.3 A Marinha Mercante.....	11
1.3.1. A Marinha Mercante no Brasil e no Mundo.....	13
1.4. Contratos.....	14
1.4.1 Aspectos contextuais	14
1.4.2 Principais tipo de contratos	14
Parte 2.....	16
O desenvolvimento econômico chinês: breve sumário	16
Parte 3.....	20
O Mercado de Fretes e a Influência Chinesa	20
Parte 5.....	28
Perspectivas.....	28
Bibliografia.....	36
Parte 6.....	39
Brasil – China: uma parceria em crescimento.....	39
1. A República Socialista da China e seus principais aspectos econômicos	39
1.1 O Comércio Externo Chinês.....	39
1.1.1 Importação.....	41
1.1.2 Exportação.....	43
2. As relações comerciais Brasil-China.....	44

Índice de Figuras, Esquemas e Quadros

I. FIGURAS

Figura 1 – Tipos de navio x frota mundial: participação percentual – janeiro/2005	9
Figura 2 – O crescimento da produção industrial chinesa: 1993-2004	19
Figura 3 – Participação da China em volume de comércio	20
Figura 4 – Exportações de carvão e minério de ferro da China	21
Figura 5 – A produção chinesa de aço	22
Figura 6 – Oferta-demanda mundial de navios	23
Figura 7 – Crescimento da frota x demanda por minério de ferro: 2005 – 2009	24
Figura 8 – Expansão do mercado mundial de fretes	25
Figura 9 – Impacto da presença da China sobre o mercado mundial de fretes: situação anterior (gráfico à esquerda) e posterior (gráfico à direita)	26
Figura 10 – Projeções: produção chinesa de aço e importações de minério de ferro (1963-2004)	27
Figura 11 – Importações marítimas chinesas	28
Figura 12 – Crescimento de cargas marítimas	29
Figura 13 – Projeções de comércio marítimo mundial até 2010	30

II. ESQUEMAS

Esquema 1 – China x mercado mundial de fretes marítimos	18
--	-----------

III. QUADROS

Quadro 1	24
-----------------	-----------

IV. ANEXO	39
------------------	-----------

Introdução

“A globalização é um processo no qual a vida social nas sociedades é cada vez mais afetada por influências internacionais com origem em praticamente tudo, de laços políticos e de comércio exterior à música, estilos de vestir meios de comunicação de massa comuns a vários países.”

(Dicionário de Sociologia)

A dinâmica do nosso mundo atual, com as suas mudanças tão profundas na geopolítica e na globalização econômica, aliada à revolução da tecnologia de informática, têm causado transformações muito significativas no cenário internacional. Até recentemente o mundo era bipolarizado, dominado por duas superpotências, que deixaram uma marca profunda em todos os aspectos da vida e da cultura das sociedades sob as suas respectivas esferas de influência.

Com a queda da União Soviética, o mundo passou a ser unipolar, porém já estamos a caminho de uma nova transformação... A emergência da China e a unificação da Europa estão trazendo uma nova realidade mundial que afeta a hegemonia existente. A balança de poderes e as esferas de influência, bem como os blocos de interesses formados, estão sofrendo sérios impactos com o início dessa era multipolar.

A República Popular da China é hoje, certamente, um dos países que mais mobiliza as atenções mundiais, desde governos internacionais, a comunidade financeira mundial, cientistas políticos, até a comunidade acadêmica em geral, passando por empresários; turistas e curiosos.

Dentre as relações econômicas mantidas pela China com os demais países, destaca-se o forte impacto causado pela crescente ampliação de suas importações de minério de ferro, sobre o funcionamento e preços do mercado mundial de fretes, objeto central deste estudo (não por acaso, é a China um dos países de interesse para o presente trabalho).

Observou-se que a partir de 2004, as empresas de navegação de todo mundo começaram a apresentar os primeiros sinais do referido impacto. Este aspecto tornou-se evidente pelas dificuldades de os armadores em honrarem contratos assinados de longo prazo. Os que não se protegeram da volatilidade do mercado (embora ninguém sonhasse que o mercado chegaria aos níveis históricos alcançados) deixaram de buscar lucros para lutarem para não ter prejuízo.

Diante deste cenário em franca transformação, emergem diversas questões como:

- que fatores influenciam diretamente os níveis de frete?
- que mudanças bruscas ocorreram na economia mundial para que os fretes saltassem a níveis tão elevados?
- qual a participação da China no mercado mundial de fretes? Qual o seu nível de influência na composição e flutuação dos valores mundiais de frete?
- será que a China teve alguma participação efetiva nas mudanças ocorridas após 2004 no mercado mundial de fretes?
- conseguirá a China manter seu atual ritmo de crescimento econômico (taxas superiores a 7%, 8%)?

Estas e outras indagações constituem-se em territórios a serem explorados nesta pesquisa sobre o mercado mundial de fretes de navios graneleiros.

Na primeira parte contextualizaremos o transporte marítimo destacando dois de seus principais componentes: embarcações e contratos, etc, e caracterizando a marinha mercante, tanto historicamente quanto nos dias atuais.

A segunda parte abordará a China, sob a perspectiva econômica, especialmente de seu comércio exterior - exportações e importações, face à importância do país para o tema em questão.

A terceira parte enfocará o principal objeto deste trabalho: a avaliação do mercado de fretes marítimos e as possíveis consequências do desenvolvimento chinês sobre ele.

Para finalizar, tentaremos desenhar um futuro próximo, mediante o estabelecimento de perspectivas de crescimento ou encolhimento deste mercado.

Esperamos com este estudo esclarecer os aspectos citados e apresentar algumas das possibilidades vislumbradas para a próxima década em um mercado tão volátil como o de fretes marítimos.

Parte 1

O Transporte Marítimo

“O controle dos mares para fins comerciais e militares fora sempre trunfo decisivo em todas as guerras ocorridas nos séculos XVII e XVIII”

Almirante Alfred Mahan

A crise energética dos anos 70 acabou por impor ao mundo a necessidade de novas opções de transporte orientadas, de forma geral, para ganhos de eficiência, seja quanto ao consumo de combustível seja quanto à capacidade de carga em termos dinâmicos; isto exigiu inovações que permitissem maior rapidez nos processos de carga e descarga dos navios. Paralelamente ocorreu também uma rápida escalada nos gastos com mão de obra (tripulação e pessoal de manuseio de carga) à qual devemos agregar os crescentes níveis de congestionamento que ocorriam na área portuária. As alterações observadas quanto aos tipos de embarcações, que reduziam, por exemplo, progressivamente o número de cargueiros em uso, substituindo-os por embarcações que permitiam maior produtividade na carga e descarga, resultaram também em outras modificações em todo o transporte marítimo, implicando em:

- Aumento do porte das embarcações;
- Utilização de sistemas computadorizados e automação gradativa nos sistemas operacionais da embarcação com a crescente poupança de mão de obra;
- Implantação de sistemas de propulsão com redução do consumo de combustível;
- Desenvolvimento de novos tipos de embarcação, sejam os especializados para transporte de carga unitizada, sejam os voltados para o transporte conjugado de contêineres e carga a granel, ou granéis sólidos e líquidos¹.

¹ Entende-se por granéis sólidos ou líquidos, todas as cargas não embaladas e que assumem a forma dos recipientes onde estão inseridos. Os granéis sólidos, transportados por via marítima, incluem basicamente minérios, farelos e grãos enquanto os líquidos são representados, principalmente, por petróleo e derivados. Os neo-granéis, por sua vez, são cargas sólidas, homogêneas, embarcadas em grandes volumes. Como exemplos, podem-se citar: açúcar ensacado, produtos siderúrgicos, CKD, madeiras em bruto ou semi-manufaturadas, celulose, papel em bobinas, veículos transportados em navios Ro-Ro etc. Trigo assim como soja, em farelo e grão, são os principais grãos comercializados no comércio marítimo de grãos. Geralmente, os navios utilizados possuem capacidade no intervalo entre 50.000 e 75.000 TPB, em parte, também, devido às condições dos portos e condições de armazenagem. Açúcar, a granel, geralmente é embarcado em pequenos graneleiros (de 12.000 a 25.000 TPB), enquanto o refinado usualmente é embarcado em *tweendeckers*, também na mesma faixa, em termos de tonelagem. No Brasil, o transporte marítimo de granéis líquidos é muito mais relevante no fluxo das importações do que no das exportações, o que explica a utilização de navios especializados para o transporte de produtos com características físicas distintas em cada sentido de tráfego.

1.1 O transporte marítimo na atualidade

A organização atual da marinha mercante internacional caracteriza-se pela integração ou associação das empresas de navegação a grupos econômicos que também atuam em outras atividades. Os vínculos mais freqüentes são de empresas de navegação com:

- 1) O setor de construção naval,
- 2) Operadores de outras modalidades de transporte, ou
- 3) Grandes conglomerados financeiros.

O transporte marítimo é o modal mais utilizado no comércio internacional. No Brasil responde por mais de 90% do transporte internacional. Os portos desempenham um papel importante como elo de ligação entre os modais terrestres e marítimos. Tem uma função adicional de amortecer o impacto do fluxo de cargas no sistema viário local, através da armazenagem e da distribuição física.

Tem como vantagens: uma maior capacidade de carga, o carregamento de qualquer tipo de carga e o menor custo de transporte. Como desvantagens é possível citar:

- necessidade de transbordo nos portos;
- distância dos centros de produção;
- maior exigência de embalagens;
- menor flexibilidade nos serviços, aliada a freqüentes congestionamentos nos portos.

Este tipo de transporte pode ser dividido em três categorias: Cabotagem, que é a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou entre esta e as vias navegáveis interiores; a Navegação interior, realizada em hidrovias interiores ou lagos em percurso nacional ou internacional; e a Navegação de Longo Curso, realizada entre portos nacionais e estrangeiros.

A atividade de transporte marítimo internacional realiza-se em um mercado mundial, com as empresas armadoras disputando cargas nas diversas rotas intercontinentais. A concorrência ocorre em todos os segmentos, podendo-se, para melhor compreensão, dividir o setor em dois grandes grupos:

- a) cargas
 - granéis sólidos,
 - granéis líquidos e carga geral;

b) passageiros:

- navios de cruzeiro (turismo)
- *ferry-boats* (passageiros e automóveis).

Ressalte-se, entretanto, que existem grandes diferenças no interior de cada mercado e de cada segmento. Apenas para exemplificar, no “mercado” de granéis sólidos têm-se os grandes navios de 150 mil a 300 mil toneladas de capacidade – toneladas de porte bruto (tpb) - que operam sob contratos de longo prazo (de um a cinco anos) no transporte de minérios ferrosos e não-ferrosos e que não disputam cargas com os navios menores (de até 75 mil tpb) no transporte de granéis alimentares.

Granéis sólidos e líquidos são, normalmente, matérias-primas de baixo valor agregado (*commodities*), como petróleo e derivados, minerais ferrosos e não-ferrosos, carvão e grãos alimentares, e respondem por cerca de 70% do total de transporte mundial de cargas, no conceito "toneladas por milhas navegadas", mas absorvem apenas 1/3 dos dispêndios com fretes internacionais.

Já o transporte marítimo de carga geral compreende o principal mercado mundial, pois movimenta cargas de maior valor agregado, geralmente produtos industrializados, e absorve 2/3 dos dispêndios com fretes marítimos internacionais. Para disputar esse amplo e lucrativo mercado, os grandes armadores mundiais estão promovendo alterações nas suas relações com o mercado e com os seus “antigos concorrentes”.

A introdução do *container* para o transporte desse tipo de carga gerou elevadas economias de escala, o que tem viabilizado a constituição, com alto grau de eficiência, de grandes empresas de atuação global. Com isso, tem-se observado a aceleração das fusões, aquisições e alianças entre as atuais grandes operadoras mundiais, o que vem modificando o cenário de competição, com grandes impactos nos portos. Nos países desenvolvidos, os resultados já são bastante conhecidos, na medida em que os principais portos e as principais rotas mundiais de comércio estão praticamente consolidados. Os efeitos desse processo começam a se espalhar para as regiões em desenvolvimento, devendo alterar profundamente a organização dos seus serviços de transporte marítimo, pois suas rotas para os países centrais ainda estão organizadas sob o velho estilo, ou seja, múltiplas escalas, inexistência de portos concentradores e de serviços regionais alimentadores.

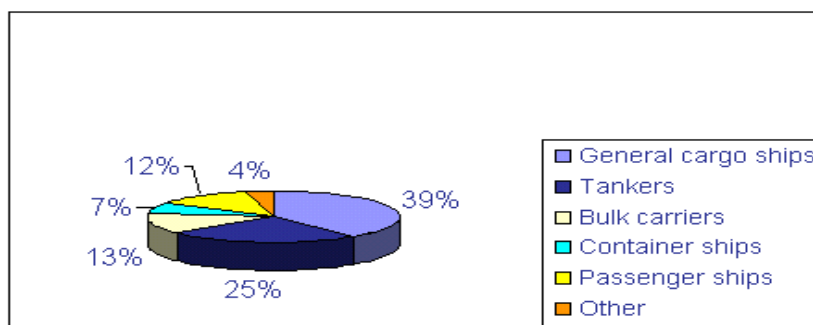
Como os armadores, as empresas internacionais (*megacarriers*) são presença predominante nas principais rotas mundiais, incluindo as ligações para os países em desenvolvimento, pode-se afirmar que o serviço de transporte marítimo nesses últimos tenderá a seguir o padrão de organização dominante. Dessa forma, suas rotas e escalas passarão a serem definidas em função da otimização dos esquemas operacionais dos grandes armadores mundiais, sendo seus portos avaliados não só pelas características técnicas que apresentam, mas também pelas possibilidades de otimizar rotas e serviços globais.

1.2 Tipos de embarcação

Os navios são construídos de forma compatível com a natureza da carga a ser transportada (embalada e unitizada, embalada fracionada, granel sólido, granel líquido, etc.), ou até em relação à unidade de carga a ser utilizada, com o objetivo de atender suas necessidades específicas. Os principais tipos são:

- **Cargueiro** – convencional para o transporte de carga geral, com os porões divididos de forma a atender diferentes tipos de carga;
- **Graneleiro** – transporta granéis sólidos (geralmente tem baixo custo operacional);
- **Tanque** – destina-se ao transporte de granéis líquidos;
- **Full Container Ship ou Porta-container** – exclusivo para transporte de containers, alocados através de encaixes perfeitos;
- **Roll-on/Roll-off** – apropriado para transporte de veículos, que são embarcados e desembarcados através de rampas, com seus próprios movimentos. Pode propiciar a conjugação com o transporte terrestre ao carregar a própria carreta ou o *container* sobre rodas (“*boogies*”).
- **Lash ou Porta-barcaças** – projetado para operar em pontos congestionados, transporta em seu interior barcaças com capacidade de aproximadamente 400 toneladas ou 600m³ cada uma, as quais são embarcadas e desembarcadas na periferia do porto;
- **Sea-bea** - é o mais moderno tipo de navio mercante, pois pode acomodar barcaças e converter-se em *Graneleiro* ou *Porta-container*.

Para se ter uma idéia, a Figura 1 a seguir, indica a participação percentual de alguns tipos de embarcação em relação ao total da frota mundial em 2005.

Figura 1**Tipos de navio x frota mundial: participação percentual – janeiro/2005**

1.3 A Marinha Mercante

A Marinha Mercante caracteriza-se pela segmentação abaixo:

➤ **Navegação de Longo Curso** - faz o transporte das exportações e importações nas linhas internacionais.

➤ **Navegação de Cabotagem** - faz a navegação doméstica entre os portos do país, inclusive distribuindo as cargas de longo curso, dos portos de grande calado² para portos menores. Devido a sua grande importância estratégica, as principais economias do mundo, à exceção do Brasil, reservam este segmento para embarcações de bandeira nacional tripuladas por cidadãos do país e operadas por empresas nacionais, o que assegura um serviço contínuo e um controle absolutamente nacional.

➤ **Navegação Offshore** - é responsável pelo serviço de apoio às operações de extração e processamento de petróleo nas bacias petrolíferas marítimas.

➤ **Apoio marítimo** - envolve os serviços de rebocador, socorro e segurança.

➤ **Apoio portuário** - refere-se ao serviço de apoio nos portos, tais como rebocadores, dragas, etc.

A Marinha Mercante é estratégica, tanto para garantir o escoamento da produção para o exterior do país, quanto para o equilíbrio da balança comercial de serviços e ainda para melhorar a competitividade das exportações. Por esta razão é altamente subsidiada internacionalmente, com reserva de mercado para os navios de bandeira do país exportador e exclusividade para a bandeira do país na cabotagem. Caracteriza-se ainda pelo grande número de recursos empregados principalmente pelos países mais

² **Calado** - é a distância vertical entre a linha d'água e a parte mais baixa do navio naquele ponto. É demarcada em metros ou pés.

ricos para garantir a competitividade, baixando o custo dos fretes. Dentre estes recursos destacam-se:

→ **Bandeira de Conveniência:** a frota mercante muda sua bandeira nacional, para a de um país que adotou um registro internacional, buscando maximizar lucros e minimizar custos. Neste caso a nacionalidade da embarcação é perdida e no seu país de origem, passa a ser tratada como embarcação estrangeira.

→ **Segundo Registro:** modalidade que permite a redução de custos, através de facilidades para o armador, sem mudar a bandeira dos navios de sua frota e onde ele mantém junto com governo o controle total sobre eles, evitando a remessa de divisas para o exterior.

→ **Empresas de Papel:** atuam no mercado com os mesmos direitos da bandeira brasileira sem, no entanto, atender aos requisitos mínimos estabelecidos por lei para operarem como tal, configurando concorrência desleal.

No Brasil, para aumentar a competitividade, sem expor a frota nacional à concorrência desigual com armadores estrangeiros, em 1995 foi dada nova redação ao Art.178 da Constituição Federal, possibilitando a adoção de medidas concretas à reversão da situação desfavorável ao setor naval. Em 1997, foi promulgada a lei nº 9.432 dispendo sobre a ordenação do transporte marítimo, tendo como pontos principais:

- abertura do capital das empresas brasileiras de navegação sem qualquer restrição;
- prescrição de cargas a navios de bandeira brasileira, no transporte internacional, apenas quando provenientes de países que adotem mecanismos protecionistas para a Marinha Mercante e a Construção Naval (reciprocidade);
- navegação de cabotagem e apoio portuário e marítimo, restrito às empresas brasileiras de navegação, com afretamento de embarcações estrangeiras sujeito à prévia aprovação;
- afretamento de embarcações estrangeiras liberados para navegação internacional, com prévia aprovação, apenas quando do transporte de cargas prescritas à bandeira; e
- criação do Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações de bandeira brasileira, possibilitando a redução da carga fiscal sobre a atividade.

1.3.1. A Marinha Mercante no Brasil e no Mundo

Nos séculos XVII a XIX a soberania era inglesa no transporte internacional. O *Navigation Act* (1660) determinava que todo o comércio da Inglaterra e de suas colônias deveria ser realizado por meio de navios ingleses. Apesar de sua revogação em 1850, a influência inglesa continuou até o final do século.

Já no século XX, novas nações iniciam suas atividades no transporte marítimo internacional, com destaque para os Estados Unidos, Alemanha, Itália, Japão, Chile, Peru e Brasil. Nos primeiros anos houve o desenvolvimento das Conferências de Fretes no segmento de carga geral, sob supervisão direta e intensa regulamentação dos governos nacionais. O período entre guerras marcou a presença dos subsídios governamentais, principalmente nos Estados Unidos, França, Itália, Alemanha e Japão. O pós-guerra foi caracterizado pela reconstrução das frotas nacionais, com aumento da concorrência e generalização da concessão de subsídios pelos países membros da OECD³; pela proliferação de acordos bilaterais fora da Europa (destaque para o Japão); e pelo surgimento das Bandeiras de Conveniência e das frotas internacionalizadas.

As últimas três décadas do século XX apresentaram rápidas e intensas transformações. Até o final dos anos 70, observou-se a adoção generalizada de práticas protecionistas pelos países em desenvolvimento, tais como: conferências de frete⁴, prescrição de cargas, acordos bilaterais e concessão de subsídios, que vigoraram até o início dos anos 80, quando progressivamente começam a perder força. Foram implantadas mudanças tecnológicas no transporte de carga geral, tais como a containerização das cargas, o aumento do porte e da propulsão dos navios; generalizando-se o uso das Bandeiras de Conveniência na busca por redução de custos, inclusive no segmento de transporte de containers. Somado a isto foram rompidas as barreiras técnicas e gerenciais que impediam o crescimento do tamanho das frotas das empresas de navegação (processo que é potencializado com fusões e aquisições entre as grandes operadoras mundiais), registraram-se quedas generalizadas nos níveis de frete;

³ A Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico (OCDE). A OCDE adota instrumentos internacionais, decisões e recomendações, para promover regras ou acordos multilaterais necessárias para garantir o progresso das nações dentro de uma economia cada vez mais global.

⁴ As conferências de frete eram agrupamentos de armadores que exploravam determinado tráfego, que se uniam em torno de uma entidade criada por eles - a conferência de frete - que centralizava as ações dos armadores, como determinação de frete, negociação com os embarcadores, roteiro dos navios, portos escalados, divisão de carga etc.

e a integração dos mercados ocasionou o desaparecimento de pequenas empresas com atuação regional ou em nichos.

1.4. Contratos

1.4.1 Aspectos contextuais

Caberia inicialmente esclarecer que navios são afretados por armadores porque:

- a) o armador não dispõe de navio adequado para o *trade*;
- b) o custo é inferior à aquisição e à operação de uma embarcação própria;
- c) não há financiamento disponível.

Por outro lado, há uma forte relação causal entre os níveis de crescimento econômico mundial e os ciclos de expansão do comércio marítimo mundial, o que afeta o volume de contratação de novas embarcações e os níveis de frete. No tocante ao comportamento do mercado de graneis sólidos, este por sua vez depende, em grande parte, da indústria siderúrgica mundial. Este tipo de transporte se processa em mercado livre de concorrência acirrada, praticado principalmente pelos navios de *bandeira de conveniência*.

O núcleo financeiro dos contratos é representado pela *Baltic Exchange*, que é uma bolsa de fretes situada em Londres, onde cargas e afretamentos são negociados em sessões diárias entre corretores e afretadores, principalmente com relação ao transporte de graneis em navios *tramps*. Tem como índice, o *Baltic Freight Index*, correspondente ao conjunto das 12 principais rotas comerciais mundiais, que indica a evolução do conjunto dos fretes. Jornais de negócios diários (como *Gazeta Mercantil* e *Jornal do Comércio*) publicam esses índices diariamente.

1.4.2 Principais tipo de contratos

◆ Contrato *Voyage-Charter*

O armador transporta uma quantidade pré-estabelecida de uma mercadoria de um porto “A” para um porto “B”, em um navio específico, dentro de um determinado intervalo de tempo. Ele é responsável por todos os custos associados a prestação do serviço, sendo seu preço cotado em US\$/ton transportada. Já o afretador fica responsável pelo embarque da carga no ponto de origem e sua descarga no porto de destino. A viagem pode ter início imediato (mercado *spot charters*), ou futuro (*foward charters*).

◆ **Contrato *Time Charter (Term Charter)***

A embarcação é afretada por um período pré-determinado de tempo, o afretador pode operar o navio em quaisquer rotas, sendo responsável pelo combustível, pelas despesas portuárias e outras relacionadas ao manuseio da carga. O armador tem sob seu controle a tripulação, sua manutenção e a performance do navio (velocidade, consumo de combustível, etc). O valor, conhecido como *time charter rate* ou *term charter rate*, é normalmente expresso em US\$/tpb/mês.

◆ **Contrato de afretamento (*Contract of Affreightment*)**

A embarcação é afretada por um período de tempo para transportar uma quantidade pré-estabelecida de carga, onde o armador pode alocar qualquer navio para atender ao cliente, podendo até trocar de navio durante o contrato.

◆ **Afretamento a casco nu (*Bareboat Charter*)**

A embarcação é afretada sem tripulação, sem combustível, por prazo determinado e com local de recebimento e devolução pré-acordados. O afretador fica responsável pela armação do navio (combustíveis, água e alimentos), pela tripulação e por todos os equipamentos adicionais necessários à operação. Este tipo de contrato cobre, muitas vezes, toda vida útil do navio (15/20 anos). Na prática, equivale a uma operação de aquisição da embarcação. Muitos contratos de afretamento a casco nu são na realidade contratos de leasing, com ou sem opção de compra, elaborados e adaptados à legislação dos países de origem das empresas de navegação afretadoras⁵.

Após delinear sumariamente o histórico do mercado de transporte marítimo e, explicitar, também de forma resumida os principais componentes do mercado mundial de fretes, dedicaremos o próximo capítulo a esboçar o perfil da China, tendo em vista sua influência marcante neste mercado.

⁵ Por exemplo, países de religião oficial muçumana proíbem cobrança de juros, obrigando as empresas a realizarem contratos de afretamento ao invés de leasing.

Parte 2

O desenvolvimento econômico chinês: breve sumário

“De todas as grandes e potencialmente grandes potências, a China é a que mais cresce. Os Estados Unidos já são a mais poderosa, a Europa está na faina de uma unidade maior, a Rússia é um gigante que cambaleia e o Japão é rico mas, até agora, tímido. A China, no entanto, com taxas de crescimento econômico que chegam a 10% ao ano, um forte sentido de coesão nacional e uma força militar cada vez mais musculosa, terá o maior crescimento relativo entre as potências”⁶.

Henry Kissinger

Numa época que se define pela globalização econômico-financeira, o Estado Chinês vem conseguindo manter uma alta performance como Estado nacional-desenvolvimentista, sem cair no desequilíbrio e no caos inflacionário.

A China tem tido, nas últimas décadas, um desempenho expressivo em termos de crescimento do produto, das exportações, das importações e, conseqüentemente, de sua participação nos fluxos internacionais de comércio. O país tem apresentado taxas de crescimento do produto de mais de 8% ao ano, e do produto *per capita*, de mais de 7% ao ano, em média, nos últimos anos.

Neste período, a China foi de um extremo a outro – de uma economia autárquica socialista até esboçar um grande projeto que visa transformar todo seu setor estatal em alguns anos. Especialistas acreditam que a reestruturação econômica ocorrerá antes da total liberalização política e a integração com a economia global é vista como parte desse processo.

O sucesso chinês ilustra as virtudes de uma transição empreendida com pragmatismo rumo à economia de mercado. Ela demonstra também o quanto a globalização possibilitou a valorização dos trunfos da China. Entre esses trunfos encontra-se, em primeiro lugar, o reservatório de 740 milhões de trabalhadores, dos quais 150 a 200 milhões excedentários nos campos, constituindo uma massa migrante que mantém uma forte pressão sobre os salários.

⁶ Revista Brasileira de Comércio Exterior: Brasil-China: Desafios e Oportunidades no Século 21

O chinês tem no mínimo seis anos obrigatórios de estudo, possuindo facilidade para assimilar os processos tecnológicos. O operário chinês possui uma remuneração mensal de US\$ 50 a US\$ 100, além de uma jornada de trabalho de 12 horas por dia.

Um outro trunfo, menos conhecido, é a abundância de capital no sistema financeiro chinês, em razão do crescimento da renda da população e de uma taxa de poupança sem equivalente no mundo. Porém, foi essa abertura da China a partir do início dos anos 1980 que gerou o extraordinário crescimento do país.

No final da década de 70, o país adotou a política das Quatro Grandes Modernizações (da indústria, da agricultura, da ciência e tecnologia e das Forças Armadas); foram criadas as Zonas Econômicas Especiais (ZEE), abertas a investimentos estrangeiros, e foi incentivada a propriedade privada no campo. Estas zonas apresentavam condições fiscais favoráveis ao investidor estrangeiro e ajudaram a alavancar as exportações. Gradualmente, as estatais foram dando lugar à iniciativa privada, tendo sua participação no PIB reduzida de 80% para 30%, entre 1978 e 2003.

As reformas, chamadas de economia socialista de mercado por introduzir a abertura sem abandonar o regime de partido único (PCCh – Partido Comunista Chinês), propiciaram à China uma vigorosa recuperação econômica.

Houve uma coordenação do Estado chinês com o advento da globalização. Eles mantiveram o controle sobre o fluxo de capitais especulativos e o sistema bancário tem regras claras. O caráter socialista do regime foi fundamental para o investimento em educação e qualificação da mão-de-obra.

Este processo atingiu o conjunto da economia chinesa e suas instituições. O resultado da abertura econômica pode ser facilmente verificado pela expansão do Produto Interno Bruto (PIB), que quintuplicou nos últimos 25 anos. Somente nos últimos oito anos, o PIB chinês cresceu em torno de 10% ao ano. Estima-se que 400 milhões de chineses saíram da linha da pobreza e tornaram-se consumidores. Como resultado, a economia da China é a de maior eficiência dinâmica do mundo.⁷ Esse conceito combina a importante questão estática (de curto prazo) relativa à alocação de recursos, com o dinamismo de longo prazo - rápida acumulação (altas taxas de investimento), crescimento do emprego, aumento contínuo de produtividade e absorção do progresso técnico.

⁷ Eficiência dinâmica é a capacidade de sustentar elevadas taxas de crescimento no longo prazo.

A China tem uma economia mista, visto que menos da metade do fluxo de investimento é privado e que somente uma parcela minoritária da produção é controlada pelo capital privado. O sistema econômico é baseado na propriedade coletiva e estatal, ainda que a parcela do investimento privado no investimento total tenha crescido ao longo dos anos. O governo central e os governos provinciais têm sido particularmente ativos no sentido de promover a concorrência e, simultaneamente, regular o funcionamento do mecanismo de mercado num sistema econômico assentado na propriedade social da riqueza.

É importante notar que o país já é o terceiro do mundo em gastos com pesquisa e desenvolvimento (P&D). O país tem hoje perto de 800.000 cientistas e engenheiros na área de P&D e trabalha para implementar uma cultura de desenvolvimento de tecnologia própria. Na área de nanotecnologia, por exemplo, a China detém o terceiro lugar do mundo na área de patentes, atrás dos Estados Unidos e Japão.

Boa parte do sucesso da economia chinesa no setor externo está relacionada à competitividade dos diversos setores de produção nas variadas regiões do País e à proteção efetiva ao mercado interno.

Nos últimos trinta anos, a China passa de produtora de manufaturas de baixa qualidade a exportadora também de produtos de qualidade e de alta tecnologia. Nesse mesmo período, a sua participação nos mercados globais passa de 1% para perto de 6.5% em 2004. Hoje, a China compete não só em preço, mas também em qualidade.

Pela grandeza dos números da sua economia e pela agressividade que tem revelado na área externa, deduz-se que, para o mundo do século XXI, a China se projeta como um gigantesco parceiro, que se encontra a meio caminho entre o mundo industrializado e o mundo em desenvolvimento, sendo, portanto, uma força interessada tanto na mudança das regras do comércio mundial como na reforma do sistema internacional, no sentido da multipolaridade.

Seu desempenho é apontado, por exemplo, como uma das causas da tendência de recuperação da economia japonesa, há mais de uma década patinando nas incertezas geradas pelos efeitos tardios das imprudências cometidas nos alegres anos do “milagre”. Em 2003, 80% do acréscimo das exportações japonesas foi resultante de compras da China.

Acredita-se que, futuramente, a economia chinesa será a maior concorrente da norte-americana, até então considerada a maior potência mundial; sendo que o que mais preocupa os Estados Unidos é justamente a rapidez com que se inovam os campos da ciência e da tecnologia daquele país. Diversos estudos recentes apontam que o produto interno bruto chinês ultrapassará o norte-americano por volta de 2050.

O processo de reformas iniciado em 1978 e que atingiu o conjunto da economia chinesa e suas instituições não eliminou, entretanto, incertezas críticas quanto ao futuro. Dentre elas, pode-se mencionar: o aumento da desigualdade de renda, a crescente importância da demanda externa (exportações) e a dependência com relação ao mercado norte-americano (que absorve cerca de metade das exportações chinesas). Alguns analistas também chamam atenção para os riscos associados à "dinâmica elitista e de jogo de camarilhas própria de todo modelo burocrático", que gera corrupção.

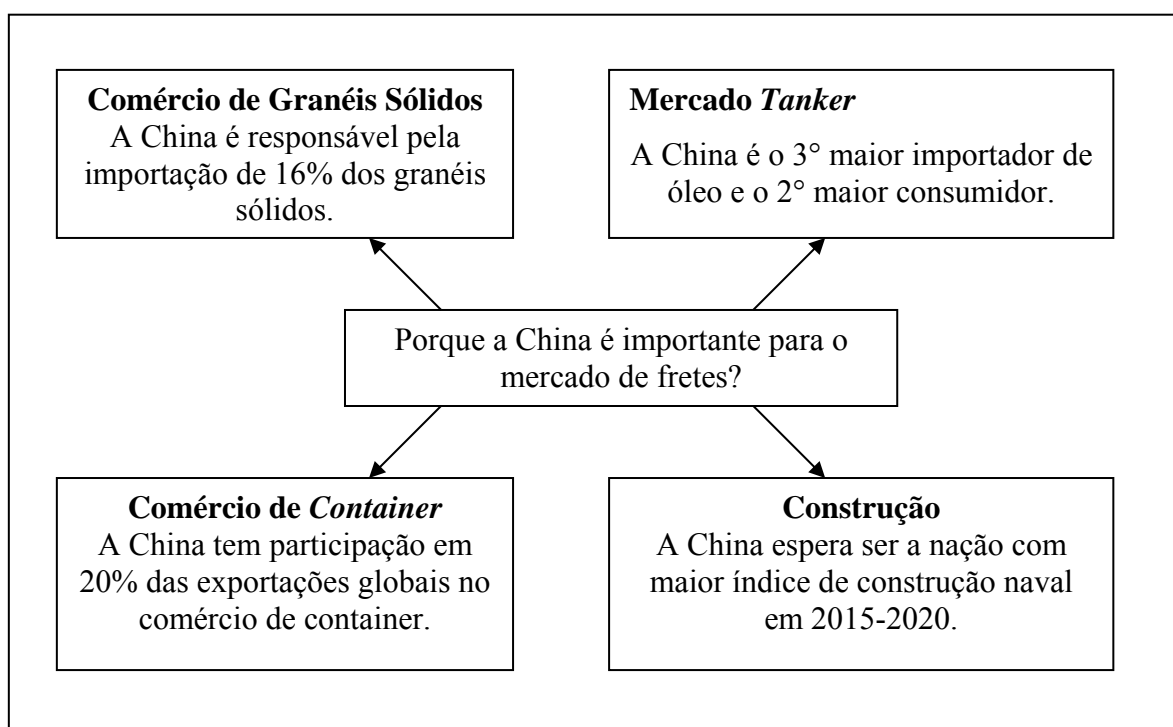
Parte 3

O Mercado de Fretes e a Influência Chinesa

A China aparece cada vez mais como ator relevante do sistema internacional. Mantidas as condições atuais, alcançará em menos de uma geração o patamar dos países industrializados do Ocidente. Este acontecimento deverá transformar a realidade internacional e a própria estrutura contemporânea do “País do Meio”.

Uma verdade é incontestável: a China ocupa cada vez mais largamente os mercados, em todos os continentes, pelo dinamismo de sua economia, reconhecida até mesmo por um pesquisador do FMI que chegou a escrever um volumoso estudo afirmando que o país asiático “foi a base para 24% do crescimento da economia mundial no período de 2001 a 2003”. Trocando em miúdos: eles foram responsáveis, durante esses anos, por um quarto do crescimento da economia mundial.

Esquema 1
China x mercado mundial de fretes marítimos

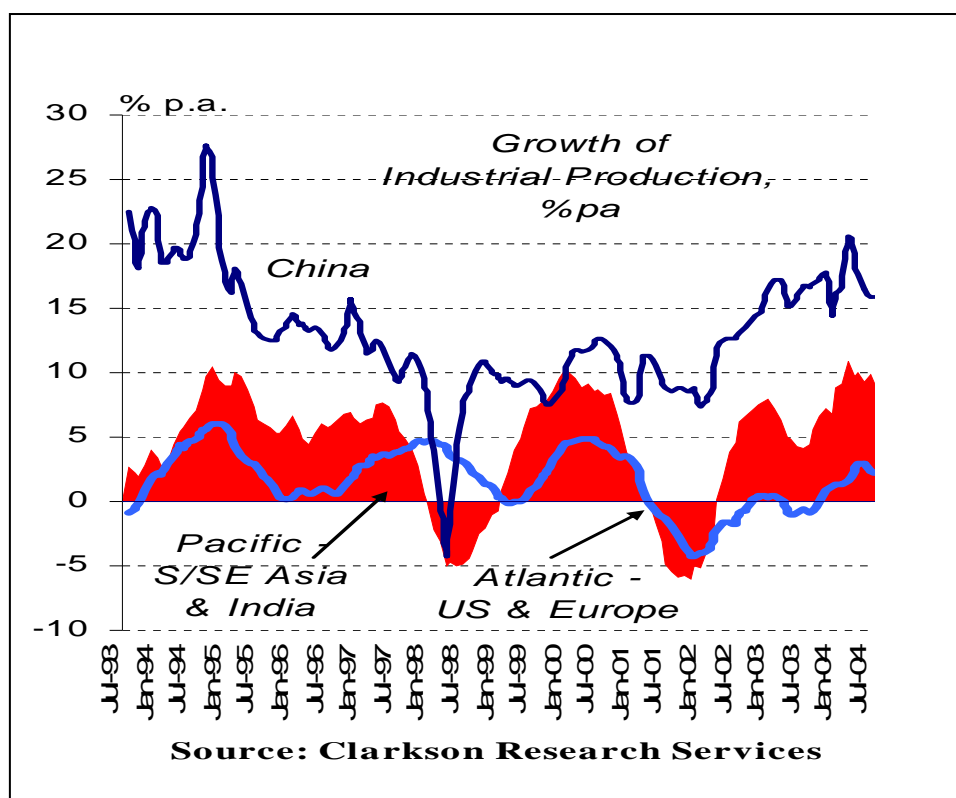


Esse crescimento acelerado significa que o país, pelas características de sua economia, está não apenas exportando mais, como também importando muito mais produtos de outros países. Basta dizer que, de 1999 a 2004, enquanto as exportações saltaram de 194 bilhões de dólares para 593 bilhões de dólares anuais, as importações tiveram um crescimento igualmente significativo de 158 bilhões de dólares para 561 bilhões de dólares, ou seja, estão vendendo e comprando muito mais, tanto bens como serviços.

A China, aparte da crise asiática, tem crescido mais do que qualquer outro país, desde 2002 seu crescimento industrial médio tem sido 15%, enquanto Estados Unidos e Europa cresceram cerca de 0,2% e o resto da Ásia 4%, como é possível perceber na Figura 2.

Figura 2

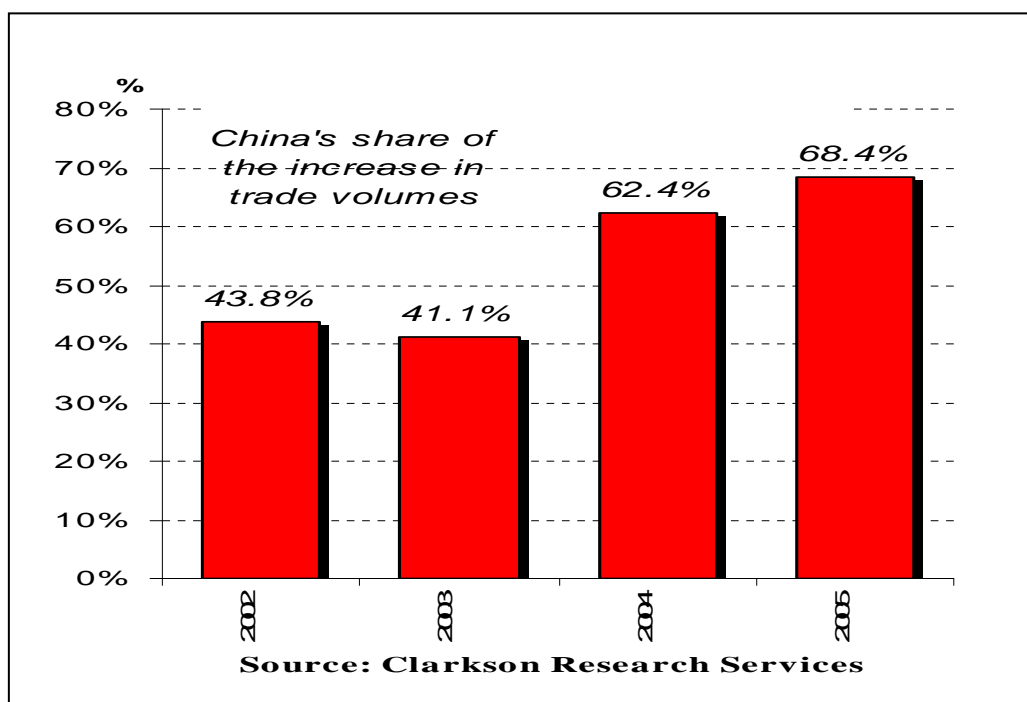
O crescimento da produção industrial chinesa: 1993 - 2004



Em nenhuma área a crescente influência econômica chinesa foi tão sentida como nos mercados mundiais de *commodities*. A demanda chinesa por metais básicos, minerais e combustíveis empurrou seus preços para picos e proporcionou lucros recordes para as companhias que os extraem e processam. Diante de uma China que consome matérias-primas tão rapidamente quanto possam ser extraídas, alguns observadores chegam a falar em um superciclo de prolongados preços altos para as *commodities*.

O aumento de mais de 25% de volume do comércio chinês de 2002 a 2005 torna-se mais evidente ao observarmos a Figura 3.

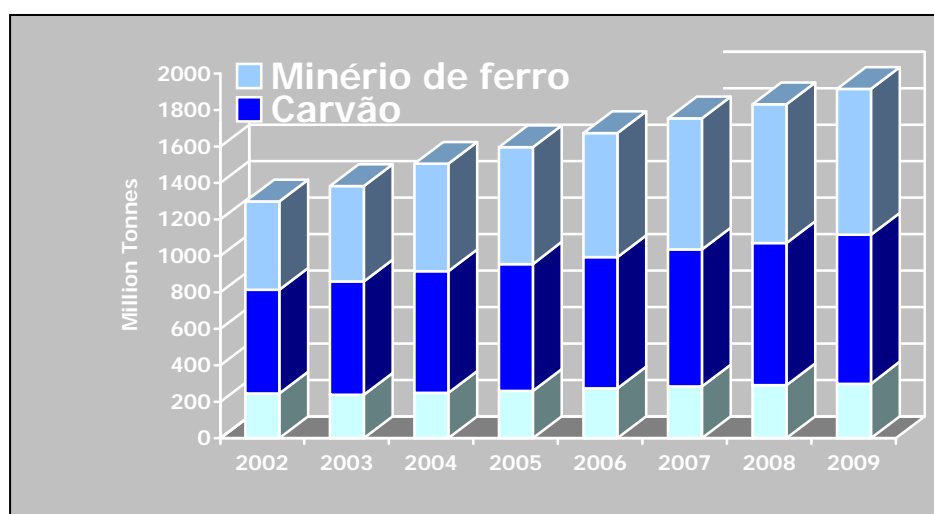
Figura 3
Participação da China em volume de comércio



A China foi responsável por quase dois terços do aumento do mercado de grãos sólidos no ano passado, no caso do minério de ferro esta responsabilidade foi por todo o aumento no mercado, 85% em 2003 e 65% em 2002. Nos últimos 5 anos sua importação de minério de ferro cresceu 30% ao ano enquanto todas as outras importações cresceram 20%.

É a China, o segundo maior exportador de carvão e vem deslocando o mercado mundial do líder, a Austrália. Tal fato se deve à excelente qualidade e aos baixos custos do produto chinês, à recente expansão da sua infra-estrutura de transportes (estradas de ferro e portos) e aos incentivos que o governo chinês oferece às estatais exportadoras. (ver Figura 4) Um segundo fator que explica esse deslocamento do mercado para a China é o desejo de alguns compradores mundiais em diversificar as suas fontes de oferta. A economia chinesa consome, ainda, 7% do total de petróleo bruto consumido no mundo e 31% do carvão.

Figura 4
Exportações de carvão e minério de ferro da China



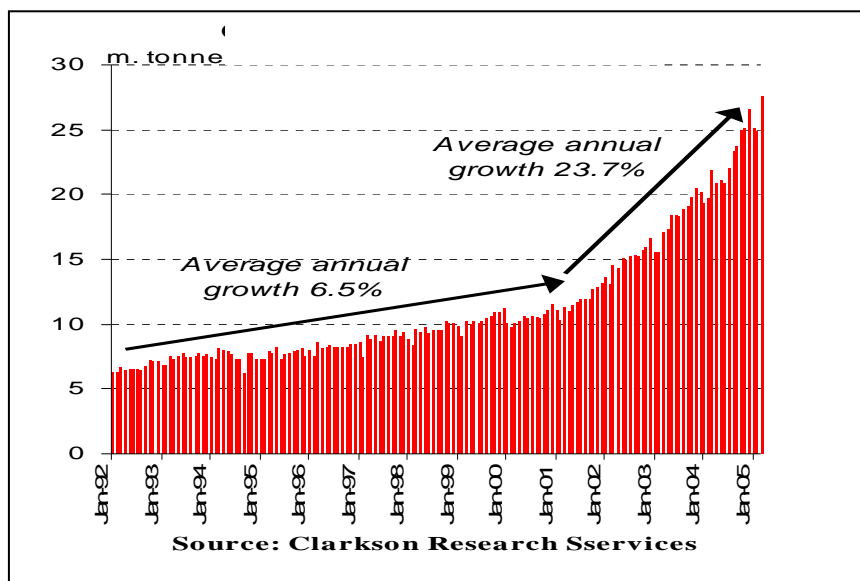
A Confederação da Indústria Mecânica da China informou recentemente, desde fins do século passado, a indústria pesada da China vem encontrando-se numa fase de crescimento rápido, tendo seu valor agregado da área numa porcentagem de 70% do valor agregado de toda a indústria chinesa.

Em uma economia em desenvolvimento as indústrias da construção civil, automotiva e pesada são indústrias-chave. E como base para todas elas está o aço, fato que explica a dominação de minério de ferro nas importações chinesas. As indústrias siderúrgicas, as metalúrgicas, as petroquímicas e as de cimento transformam grande quantidade de matéria-prima e por isto costumam localizar-se próximas a portos, ferrovias e fontes de matéria-prima para facilitar o recebimento desta última e facilitar o escoamento da produção.

A parte chinesa na produção mundial de aço, visualizada na Figura 5, teve um crescimento de 10 para 30% desde 1992, sua produção é maior do que a do Japão, da

Coréia e da Europa juntas. Em 2003 seu consumo *per capita* de aço dobrou de 100 para 200kg, apesar de estar acima do consumo médio global (165kg) ainda está atrás da Europa (400kg) e dos Estados unidos (350kg), portanto, ainda existe muito aço a ser produzido.

Figura 5
A produção chinesa de aço



Se o comércio é o sangue da economia mundial, então os navios, que realizam a tarefa de transportar produtos e matérias-primas, são os glóbulos vermelhos. O transporte transoceânico alterou a especialidade da mineração no mundo, viabilizando minas situadas longe dos portos e das siderúrgicas. A mineração passou por intensa mutação tecnológica e no processo produtivo. O minério era diretamente exportado (granulados) e agora é combinado (aglomerados) de acordo com as especificações do comprador: hoje o mercado é que vem à mina.

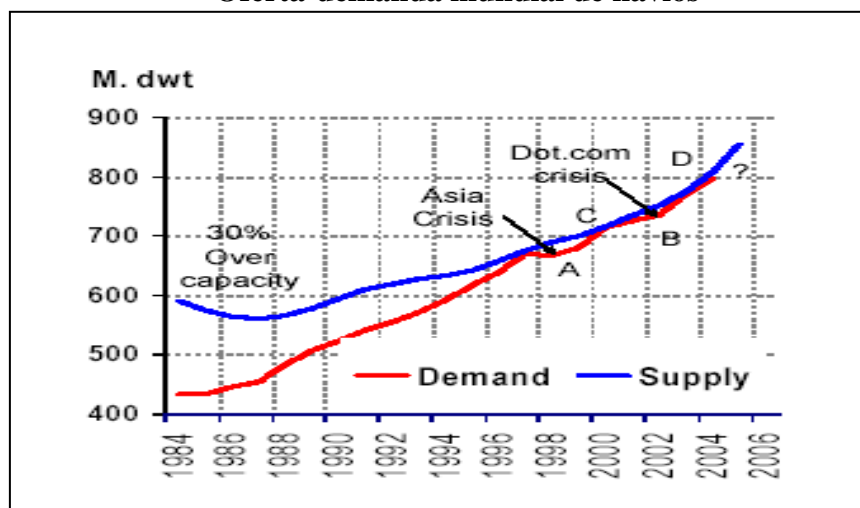
A situação do mercado, em termos de variação do equilíbrio oferta-demanda após a crise na Ásia, encontra-se representada na Figura 6. Observou-se há algum tempo a dificuldade para reserva de praça nos navios para as exportações, bem como fretes mais caros. O que poderia estar acontecendo? Haveria alguma ação dos armadores para isso, com nova versão das antigas conferências de frete, ou o seu retorno no mesmo formato?

Em primeiro lugar, deve-se descartar o retorno das conferências de frete, instrumento muito utilizado na navegação nos passados anos 70 e 80, com resquícios ainda nos anos 90, mas que não estão mais em moda (nem há condições para seu retorno). Hoje, os armadores trabalham em *joint services*, que significam apenas uma divisão racional do trabalho, quantidade de navios no tráfego etc.

Também se pode descartar uma ação dos armadores a fim de provocar uma reação positiva dos fretes, ou seja, sua subida, em escala mais profunda. Isso até pode ter ocorrido há alguns anos, com a racionalização do tráfego e aprofundamento dos *joint services*, de modo a não se ter mais espaço oferecido do que a carga ofertada e disponível, o que estava conduzindo os fretes a um patamar perigosamente baixo, podendo inviabilizar a atividade.

Figura 6

Oferta-demanda mundial de navios



Pode-se dizer que o que está ocorrendo é um movimento inédito e diferente dos demais até hoje, ocasionado pelo extraordinário crescimento da China, da ordem de cerca de 9% ao ano e que vem acontecendo há cerca de duas décadas. Com esse crescimento, a China tem absorvido boa parte da produção mundial, o que tem feito seu comércio exterior crescer vertiginosamente, representado pelo aumento das exportações e das importações de 2003 da ordem de quase 40% em cada via.

Os armadores estão encomendando navios como nunca antes, de tal modo que os estaleiros mundiais estão abarrotados de encomendas até o final de 2007. Como um movimento absolutamente normal, e de acordo com a irrevogável lei da oferta e da

procura, os fretes e os equipamentos desaparecem para atender ao mercado que mais paga, já que estamos em um mundo capitalista.

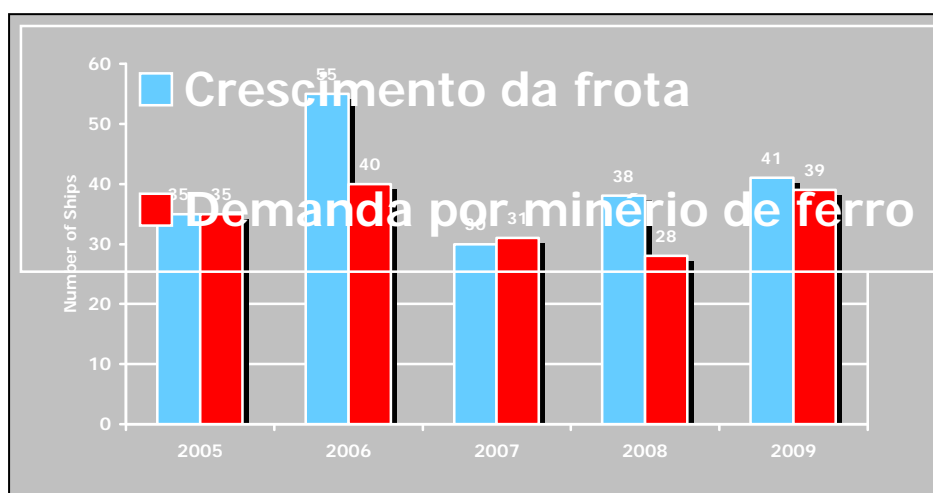
Se países como Brasil, Austrália e África do Sul pretendem acompanhar a demanda chinesa seria necessário que houvesse um aumento anual da frota, considerando navios do tipo *Capesize* (170k), de:

	2005	2006	2007	2008	2009
BRASIL	13	20	18	10	23
AUSTRÁLIA	22	18	9	18	16
ÁFRICA DO SUL	0	02	4	0	0
TOTAL	35	40	31	28	39

Logo, há uma forte relação causal entre os níveis de crescimento econômico mundial e os ciclos de expansão do comércio marítimo mundial, o que afeta o volume de contratação de novas embarcações e os níveis de frete. Tomando-se como exemplo o crescente demanda por minério de ferro por parte da China, fica evidente a necessidade de crescimento da frota, para atender ao incremento de volume esperado (ver Figura 7).

Figura 7

Crescimento da frota x demanda por minério de ferro: 2005 - 2009



De acordo com o recente relatório do Banco de Desenvolvimento da Ásia, a China é atualmente o maior consumidor mundial de cobre, estanho, zinco, aço e minério de ferro; o segundo de alumínio e chumbo e o terceiro de níquel. Isto destina-se a sustentar uma economia que já produz 25% do total mundial de aparelhos de TV e de máquinas de lavar e a metade das máquinas fotográficas e foto-copiadoras.

Parte 5

Perspectivas

"... estaremos todos mortos no longo prazo..."

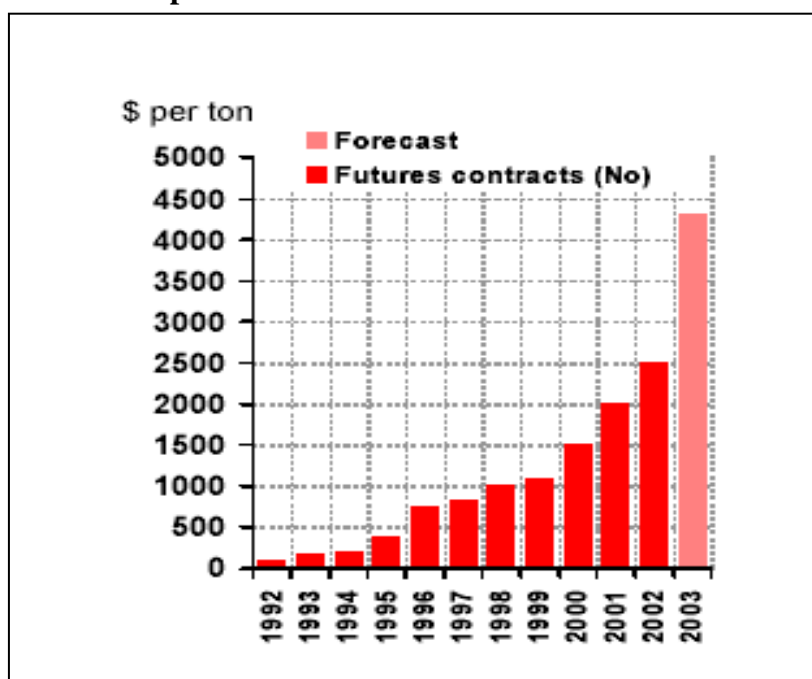
John Maynard Keynes

Esta memorável observação de John Maynard Keynes refere-se à preocupação excessiva com o futuro, já que o longo prazo não é uma pergunta teórica, mas a essência do negócio. Assim como a economia mundial muda a cada década, o transporte marítimo e a frota mercante comportam-se da mesma forma.

A frota cresceu de 588 milhões de dwt para 835.8 milhões dwt, um aumento de 42% (cerca de 1.8% a.a.). Hoje há ao redor do mundo cerca de 50.000 navios, e a Figura 8 retrata o quanto cada segmento contribuiu para esse crescimento, ou seja, quais destes setores mais contribuíram para essa expansão.

Figura 8

Expansão do mercado mundial de fretes



A presença constante da China no mercado internacional seja comprando minério ou soja, tem afetado diretamente o mercado de fretes marítimos. Há uma forte relação causal entre os níveis de crescimento econômico e os ciclos de expansão do

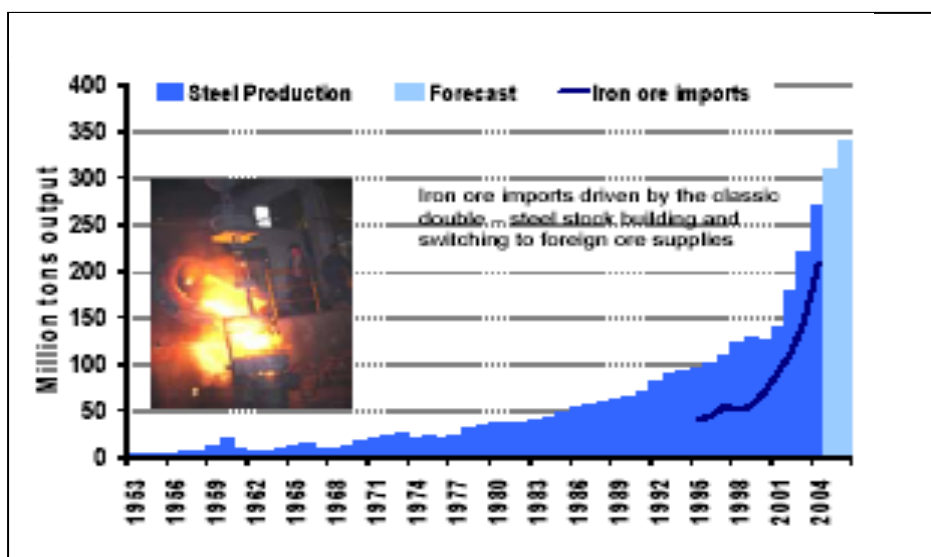
comércio marítimo mundial, o que afeta o volume de contratação de novas embarcações e os níveis de frete (ver Figura 9).

A demanda por minério de ferro é crescente (mesmo com a recente redução dos preços do aço na Europa e nos EUA), impulsionada pelo aumento da produção siderúrgica global, principalmente a chinesa, que vem procurando atender ao consumo de aço doméstico puxado pelos investimentos em ativos fixos em crescimento.

A China transformou-se, rapidamente, no maior produtor, consumidor e importador mundial de produtos siderúrgicos. Nos últimos tempos, o ferro passou a ser uma *commodity* cara que poderá desequilibrar grandes economias, ao mesmo tempo em que levanta o fluxo de caixa das mineradoras. O mundo prepara-se para um consumo de extraordinárias 1,6 bilhões de toneladas de ferro no biênio 2009/2010 fazendo com que todos os produtores de ferro tentem expandir, otimizar, descobrir ou adquirir formas que possibilitem o atendimento desta demanda (ver Figura 10).

Figura 10

Projeções: produção chinesa de aço e importações de minério de ferro (1963-2004)

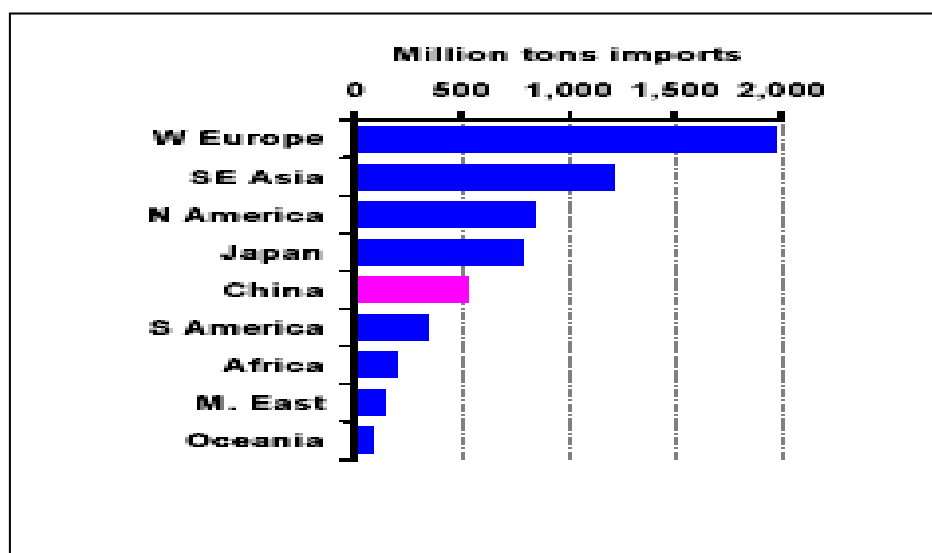


A própria escassez de oferta (90% das entregas para 2006 já estão contratadas, não havendo produto disponível para entrega em 2005) é um dos motivos para que, mesmo ocorrendo quedas momentâneas na produção siderúrgica na Europa e nos EUA, as empresas não diminuam suas encomendas de minério de ferro, de forma a não permitir que as siderúrgicas chinesas absorvam estes volumes e deixem-nas sem a matéria-prima quando o ritmo de produção for retomado.

Estoques de minério de ferro, formados por material de qualidade inferior, estão em níveis mínimos na China – aproximadamente 30 milhões de toneladas, representando pouco mais de três semanas de consumo; preços no mercado *spot*⁸ próximos aos níveis de 2004.⁹ Até o momento, isso trouxe impactos significativos não só na balança oferta x demanda de produtos siderúrgicos, como nas de matérias-primas. Toda esta movimentação está levando a reboque empresas mineradoras de todo o planeta. As grandes companhias como a CVRD, Anglo, BHP-Billiton e até as juniores estão mudando os seus planos para poder participar, de alguma forma, deste mercado promissor.

Os importadores chineses de minério de ferro estão preparados para dobrarem as compras do produto pelo país para mais de 400 milhões de toneladas por ano até 2010, saindo de um patamar de 208 milhões de toneladas no ano passado, segundo dados do Instituto Internacional de Ferro e Aço¹⁰. O Instituto prevê que, este ano, as importações da China de minério de ferro somarão 258 milhões de toneladas e subirão para 301 milhões de toneladas em 2006.

Figura 11
Importações marítimas chinesas



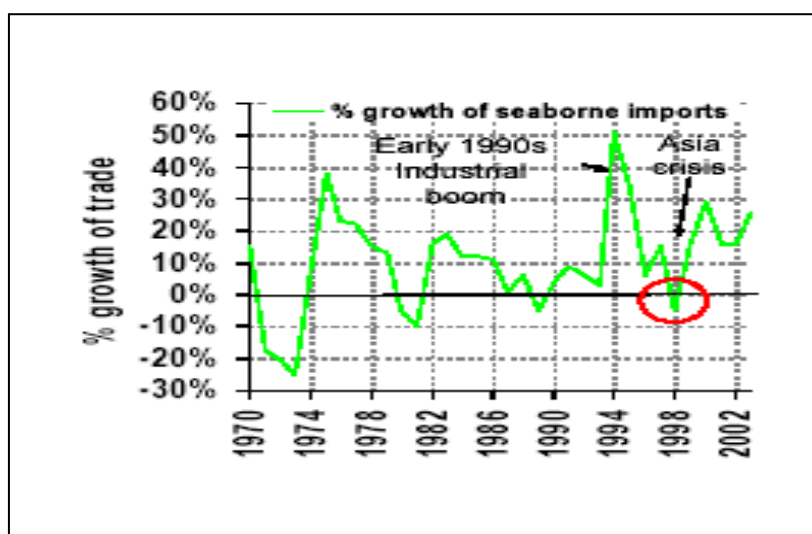
⁸ **MERCADO SPOT** - O termo spot é usado nas bolsas de mercadorias para se referir a negócios realizados com pagamento à vista e pronta entrega da mercadoria. O preço é determinado pela oferta e procura.

⁹ e ainda bem superiores ao custo C&F do minério pago pelas siderúrgicas chinesas junto à Companhia Vale do Rio Doce. A queda nos preços dos fretes, por conta da ampliação na frota de navios, expansões nos portos e menor ritmo de crescimento do comércio marítimo, praticamente compensa o aumento.

¹⁰ IISI, na sigla em inglês.

Poucos anos depois de o mundo passar por um ciclo de oferta abundante de espaços em navios, a demanda de produtos supera agora a capacidade de transporte marítimo disponível pelos armadores¹¹. Com essa necessidade, cada vez mais urgente, os exportadores e importadores tornaram-se dependentes da navegação marítima de longo curso, responsável no Brasil por mais de 90% das transações internacionais, e que, conforme a clássica “lei da oferta e da procura”, eleva os preços dos afretamentos e, conseqüentemente dos fretes, de uma maneira inesperada (ver Figura 12)

Figura 12
Crescimento de cargas marítimas



As trocas internacionais do comércio exterior representam um valor anual de cerca de US\$ 6 trilhões, segundo a Organização Mundial do Comércio. As trocas através dos oceanos são 80% desse total, representando US\$ 4,8 trilhões em mercadorias. Os fretes representam cerca de 10% do valor das mercadorias transportadas, significando que a geração anual de fretes mundiais pode ser estimada em US\$ 480 bilhões.

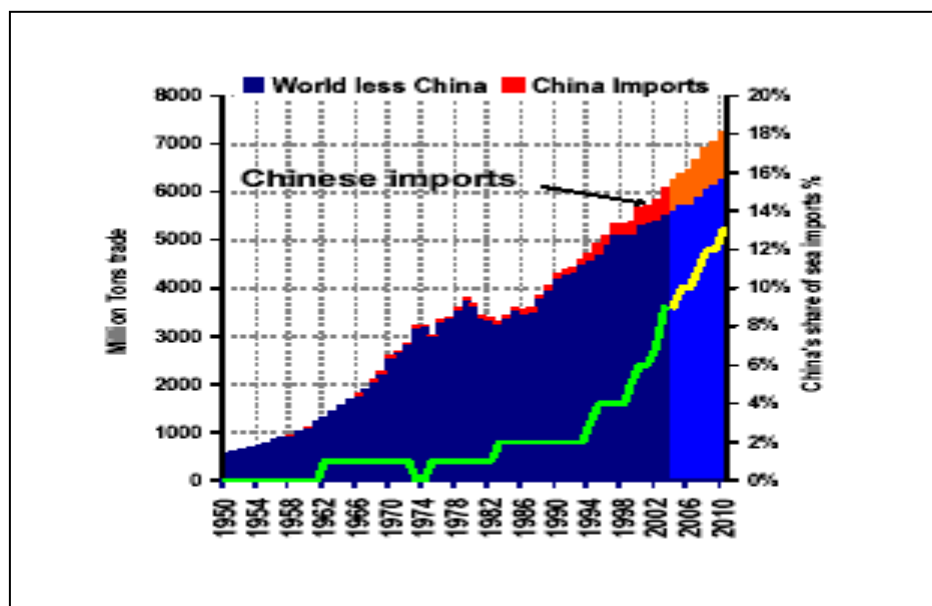
Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem transportada no comércio internacional: petróleo e derivados, minério de ferro, bauxita, alumina, fosfatos, grãos agrícolas e carvão. Esses produtos, em estado natural ou com pouco processamento industrial, são genericamente conhecidos por granéis e têm como

¹¹ O boom econômico de alguns países, como a China, cujo PIB vem registrando crescimento anual superior a 8%, juntamente com o aquecimento da economia norte-americana e a força dos já tradicionais mercados europeu e japonês, são os principais causadores desta inversão de posições.

características o grande volume movimentado e a sua baixa densidade de valor. O transporte desses produtos é realizado por linhas irregulares, em condições de competição e, em grande parte, livres de regulação econômica. O mercado de transporte marítimo de graneis é caracterizado por longos períodos com reduzidas taxas de frete, entremeados por períodos curtos em que as taxas de fretes sofrem grandes aumentos.

Esta forte procura chinesa por aço está elevando as taxas dos fretes marítimos a máximas históricas, e a tendência é que essa alta se mantenha no próximo ano, a menos que o governo chinês consiga frear o crescimento econômico. Segundo o Centro de Pesquisas de Desenvolvimento e do Instituto de Economia da China, o país, nos próximos 20 anos, manterá um crescimento médio anual de 7,3%.

Figura 13
Projeções de comércio marítimo mundial até 2010
com a presença chinesa



A disparada dos fretes é reflexo do aumento da demanda da China por produtos como minério de ferro e soja, principalmente, a partir de 2002. O "apetite" do país asiático, cujo PIB aumentou 9,1% em 2003, elevou a procura por navios, puxando os preços dos alugueis das embarcações e, em consequência, dos fretes.

"Os fretes começaram a subir desesperadamente a partir de meados de 2003 por conta da demanda chinesa que se firmou e não caiu mais", observa Mário Fróio, diretor-comercial da Fertimport, empresa de logística internacional do Grupo Bunge.

Para José Vicente Caixeta, da Esalq/USP, essa demanda provocou uma alteração "drástica" no mercado de fretes num curto espaço de tempo. O resultado é que as cotações internacionais estão em níveis recordes, conforme o BDI (*Baltic Dry Cargo Freight Index*), índice relacionado aos preços dos contratos futuros de frete apurado pela *Biffex - Baltic International Freight Futures Exchange*.

Entre agosto e dezembro do último ano os preços dos fretes marítimos registraram aumentos de até 80%, aponta o estudo da Fundação Dom Cabral. "O frete do granel sólido para o sudeste da Ásia passou de US\$ 65 a tonelada para US\$ 102", cita Paulo Tarso Resende.

De acordo com os especialistas, o quadro não dá sinais de que se inverterá em breve. Para este ano, a previsão é de incremento médio da ordem de 30% nos preços dos transportes marítimos, avaliam os técnicos da Fundace.

A redução das importações de minério de ferro pela China pode adiar uma retomada nas taxas de fretes, com a contínua queda dos preços do aço no país devido à superprodução. Executivos das empresas de transporte e operadores dos mercados de minério de ferro afirmam que ainda não existem sinais claros de que as importações da *commodities* pela China estejam se recuperando de acentuada queda, que se iniciou com uma repentina redução dos preços internos do aço. Operadores dos mercados de minério de ferro afirmaram que não há quase nenhuma compra da *commodity* no mercado à vista (*spot*) pela China, apesar das reduções nos estoques.

Analistas prevêm aperto nas margens, e corte de volume de produção das siderúrgicas caso os preços do aço caiam, mesmo que marginalmente. O preço das matérias primas deverá manter o nível atual, de maneira mais consistente do que o preço do aço conseguirá fazê-lo, segundo *O. Beroud da Standard & Poors*. A iniciativa tomada por *Arcelor* de diminuir a produção só será efetiva caso *ThyssenKrupp*, *Corus* e outros agentes de peso decidam fazê-lo. O euro forte faz da Europa um bom lugar para importação de aço, a qual, no entanto, está refreada pelos altos custos dos fretes. A estagnação do consumo de aço na Europa será amenizada pelo aumento de consumo da construção civil e pela produção de veículos comerciais leves. Os juros em aumento colocarão dificuldades para as empresas siderúrgicas que mantiverem o perfil da sua dívida concentrado no curto prazo. Os fluxos de caixa favoráveis têm sido utilizados na amortização das dívidas e no aumento do investimento de capital

(p.ex. *Arcelor*, que aumentou seu investimento na América Latina, e *ThyssenKrupp* que reduziu sua dívida). No caso da *Corus*, a prioridade foi dada à racionalização da sua base no Reino Unido. Os novos passos estratégicos que poderão ser dados pelas usinas são: produção de aço líquido localizada preferencialmente perto do suprimento de matérias primas; a produção de aço em regiões de baixo custo e centros de distribuição geograficamente perto dos usuários finais como crescente vantagem competitiva.

A maior empresa chinesa de transporte marítimo prevê investimentos de US\$ 49 bilhões nos portos nos próximos 5 anos, uma vez que o setor está enfrentando gargalos criados pelo acentuado crescimento por que passa o país. Wei Jiafu, principal executivo da *China Ocean Shipping Group Co*, afirmou na Cúpula Mundial de Transporte Marítimos realizada em Xangai, que seria necessário modernizar a capacidade dos serviços marítimos. O número excessivamente pequeno de atracadouros e guindastes levará a um congestionamento ainda maior. Os atrasos registrados nos portos que manejam minério de ferro, carvão e outras *commodities* ameaçam coibir o crescimento do país, que alcançou em média 8,7% ao ano nos últimos 10 anos, disseram analistas. A falta de investimentos nos terminais gerou atrasos, obrigando as embarcações a permanecerem ociosas na entrada dos portos e elevando as tarifas dos fretes marítimos. No 1º semestre do ano, o investimento em portos subiu 67% ano a ano para US\$ 2,22 bilhões.

Os preços no mercado *spot* voltaram a subir, se mantendo acima dos preços dos produtos transacionados através de contratos de longo prazo. Portanto, todas as indicações evidenciam a permanência de excesso de demanda global por minério de ferro.

A atividade econômica não emite sinais de arrefecimento, mas o investimento migra dos setores superaquecidos para gargalos estruturais. Índices recentes, que medem a atividade econômica na China, superaram mais uma vez as estimativas de analistas e indicam que as medidas administrativas colocadas em prática pelo governo central nos últimos 12 meses não têm obtido sucesso na prevenção do superaquecimento.

Bibliografia

ALVES, Ney C. *Parcerias na China. Banco Hoje Interativo em agosto de 2005.*

BNDES. *Minério de ferro no mundo: retomada de crescimento.* Mineração e metalurgia set 2000.

CABRAL, Severino. *Brasil-China: Desafios e Oportunidades no século 21.* Revista Brasileira de Comércio Exterior.

CADERNOS DE INFRA-ESTRUTURA. *Marinha Mercante O Brasil e o Mundo.* Rio de Janeiro, novembro 1997.

CLARKSON RESEARCH STUDIES. *The tramp Shipping Market.* Abril de 2004.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE. *O mercado global de minério de ferro: a visão da CVRD.* São Paulo, 22 de junho de 2005.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Características e Possibilidades de Incremento do Comércio Bilateral Brasil-China.* Unidade de Integração Internacional. Brasília. Maio de 2004.

DORIA, Vinícius. *Uma difícil rota para chegar à China.* Valor Econômico em 24 de março de 2004.

FELDMANN, Paulo Roberto. *Para China, Brasil representa fonte de commodities.* Portal Fundação Instituto de Administração (FIA).

GANDRA, Alana. *Comércio bilateral deverá superar US\$ 10 bilhões.* Câmara Brasil-China de Desenvolvimento Econômico em 02 de agosto de 2005.

GERÊNCIA GERAL DE CONTROLADORIA (GECOL). *Demonstrações contábeis de 2004.* Diretoria de Controle (DICT), Companhia Vale do Rio Doce.

GOUVÊA, Raul. *China: parceira comercial, grande ameaça e grande oportunidade.* Aol notícias em 23 de maio de 2005.

LACERDA, Sander M. *Transporte marítimo no Brasil e no mundo.* Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 11, N. 21, P. 209-232, junho 2004.

LEITÃO, Miriam. *O Tamanho do Gargalo.* Publicado em O Globo em 15 de agosto de 2004.

LIMA, Eriksom T. & VELASCO, Luciano O. M. *As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos.* BNDES Setorial. Rio de Janeiro, Edição Especial, p.247-264, outubro de 1997.

MELLO, Ediméia M. R. & PAULA, Sermano M. *Mineração de ferro e enclave: Estudo de caso da Companhia Vale do Rio Doce.*

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. *Pesquisa Anual de Serviços: Suplemento, Produtos e Serviços.* Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Pesquisa anual de Serviços., Rio de Janeiro, suplemento, p. 1-57, 2001-2002.

NEGRI, Fernanda. *O perfil dos exportadores industriais brasileiros para a China.* IPEA instituto de pesquisa econômica aplicada. Brasília, maio de 2005

POURCHET, Henry & RIBEIRO, Fernando. *O perfil do comércio Brasil-China.* Ministério das Relações Exteriores.

SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR (SECEX). *Informativo SECEX.* Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Brasília. INTERNET: <http://www.mdic.gov.br/>

STOPFORD, Martin. *Three Cheers For Shipping: A review of the record breaking performance of the shipping industry in 2003.* Fortis Bank Christmas Seminar, em 11 de dezembro de 2003.

_____ *Shipowner's Versus Capital Providers: A Tango for Two - Session 1: The Charter's strategy triangle: how to create when win-win-win situations between charterers, shipowner's and capital providers.* Mare Forum Ship Finance 2003.

_____ *World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture.* Mareforum & Tradewinds Conference, em 26 de fevereiro de 2004.

_____ *World Sea Trade Outlook; Where China fits into the Global Picture.* Mareforum & Tradewinds Conference, em 3 de março de 2005.

_____ *Shipping Strategies for the Future: A review of "hangover cures" for dealing with the consequences of too much success.* Fortis Bank Christmas Seminar em 4 de dezembro de 2004.

TORRES, Raymundo N. *A China está entre os poucos países que decididamente apostaram na globalização e correram seus riscos.* Em 4 de outubro de 2004.

Parte 6

Brasil – China: uma parceria em crescimento

1. A República Socialista da China e seus principais aspectos econômicos

Figura 1

Informações sumárias sobre a China

. DADOS BÁSICOS	
Nome oficial	República Popular da China
Superfície	9.581.000 Km ²
Localização	Leste da Ásia
Capital	Pequim
Principais cidades	Chongqing, Shangai, Pequim, Tianjin, Chengdu, Guangzhou, Harbin, Shijiazhuang
Idioma oficial	Mandarim
PIB (2003 - Estimativa EIU)	US\$ 1,5 trilhão
PIB "per capita" (2003)	US\$ 1.158
Moeda	Yuan/Renminbi

Fonte: EIU, The Economist Intelligence Unit, Country Profile 2002 e Country Report December 2003.

Há mais de uma década, a China tem sido a *darling* dos investidores globais. A política industrial e comercial bem pensada e implementada pelos chineses desde o final da década de 1970 levou o país a virar o centro manufatureiro do mundo.

Pela grandeza dos números da sua economia e pela agressividade que tem revelado na área externa, a China tende a se transformar em um parceiro muito importante na economia mundial, para o bem ou para o mal.

1.1 O Comércio Externo Chinês

Um dos destaques na economia internacional recente foi o crescimento e a busca de novos parceiros comerciais pela República Popular da China. A China vem se destacando, principalmente pelo rápido crescimento em suas exportações, pela maciça entrada de capital estrangeiro, atraída pela mão-de-obra barata, e devido à elevação do seu Produto Interno Bruto (PIB), observada desde os anos 90, quando houve a abertura de suas portas para o mercado externo.

Figura 2
Comércio exterior (US\$ milhões)

COMÉRCIO EXTERIOR ⁽¹⁾ (US\$ milhões)	1999	2000	2001	2002	2003 ⁽²⁾
Exportações (fob)	194.931	249.195	266.140	325.711	66.684
Importações (cif)	185.718	225.096	200.865	295.440	80.213
Balança Comercial	29.213	24.099	65.275	30.271	6.451
Intercâmbio Comercial	380.649	474.291	467.005	621.151	166.877

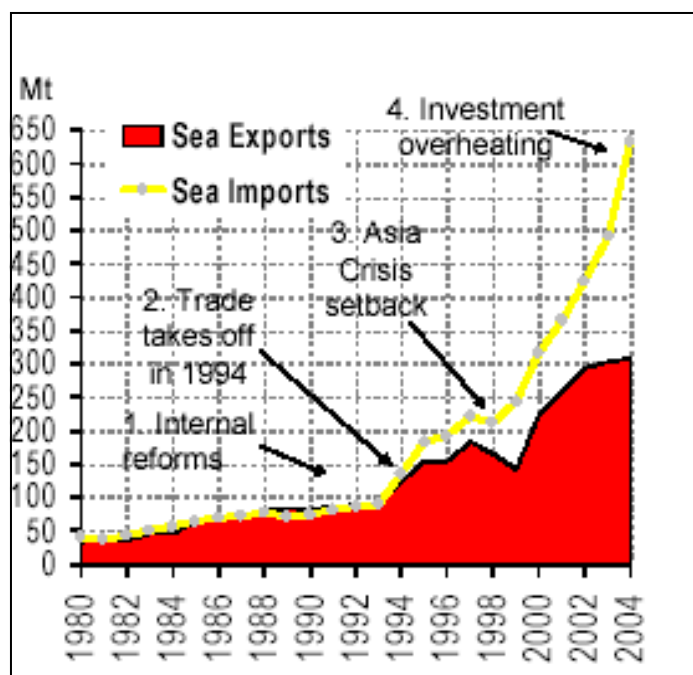
Fonte: FMI, Direction of Trade Statistics, Yearbook 2002 e Quarterly September 2003.

(1) Os dados não coincidem, necessariamente, com aqueles apresentados no Balanço de Pagamentos em razão das diferentes modalidades de venda (fob e cif) e das diferenças metodológicas de cálculo.

(2) Janeiro-março.

A China, ano após ano, vem implementando reformas comerciais – seguindo o compromisso firmado com a OMC (Organização Mundial do Comércio), desde dezembro de 2001 – com o intuito de adequar-se à economia mundial e, assim, se aproximar das regras do mercado capitalista, promovendo uma melhor integração e facilidades para os investidores estrangeiros. Ao unir-se a esta Organização, o país enviou uma clara mensagem ao mundo: ela está preparada para tornar-se participante integral da economia global.

Figura 3
Comércio chinês: aspectos-chave



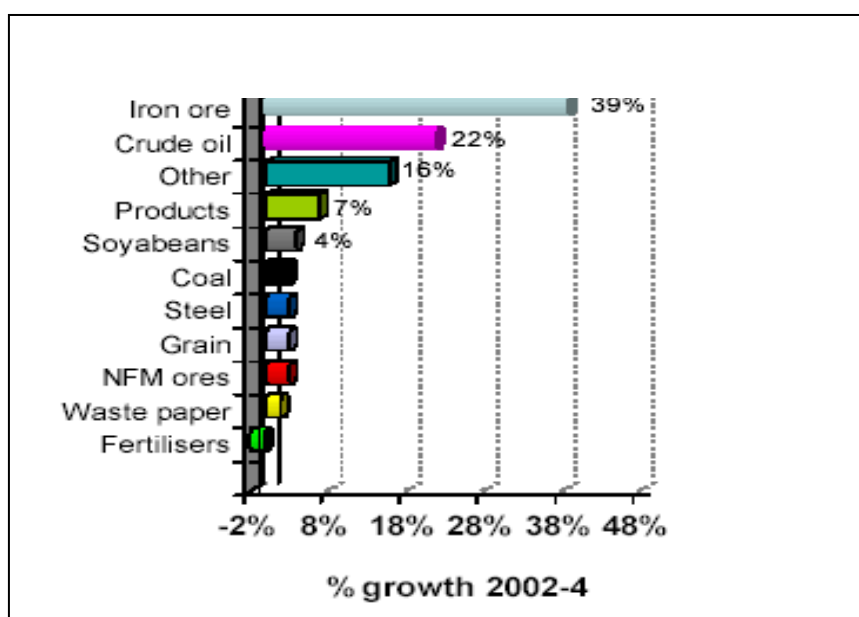
A condição de membro da OMC gerará benefícios tremendos para a China: expansão do comércio, impulso a reformas econômicas adicionais, atração de níveis ainda mais altos de investimentos externos e incentivo ao Estado de Direito. O acordo com a OMC visa reduzir e, até mesmo, eliminar as barreiras comerciais e expandir o acesso de países estrangeiros ao mercado chinês, além de tratar de questões agrícolas, industriais e setor de serviços, impondo restrições e prazos para o cumprimento das inúmeras metas pré-estabelecidas

O efeito da transformação da China de uma economia voltada para o mercado interno em uma potência comercial voltada para o mercado externo reverberou em toda a economia global, influenciando tudo, desde as escolhas dos consumidores até os fluxos de investimentos.

1.1.1 Importação

A China tem sido nos últimos anos a principal contribuinte para o crescimento global, seja através da produção industrial, seja através de sua participação no comércio exterior. O crescimento da China deve ser atribuído, em grande parte, a uma onda de hiper-investimento: gastos do governo local, liquidez excessiva e abundante investimento estrangeiro direto são os principais elementos por trás desse surto de investimento.

Figura 4
Volume de importações chinesas de *commodities*: 2002 - 2004



Sua demanda é hoje fundamental para determinadas commodities agrícolas, petróleo, eletricidade, cimento, ferro, metais não-ferrosos, aço, máquinas-ferramenta e outros bens de alto valor agregado (equipamentos e celulares). Somente entre 1996 e 2003, as importações da China passaram de US\$ 139 bilhões para cerca de US\$ 413 bilhões - um crescimento de 197% no período.

Entre 1992 e 2002, a participação da China no consumo mundial de aço aumentou de 11,9% para 25,8%, representando um número superior ao do mercado europeu e mesmo ao do bloco do Nafta (Acordo de Livre Comércio da América do Norte). Como consequência do elevado consumo, as importações chinesas de aço cresceram significativamente. Esta forte demanda chinesa de aço pode ser explicada pelos investimentos em obras de infra-estrutura e construção civil em cidades que tiveram um rápido crescimento demográfico, como Shangai, Shengong, Xiamem e Gaouzhou, e pela elevação da produção de bens de capital e bens de consumo duráveis, impulsionados pelo dinamismo das exportações.

O desenvolvimento econômico da China tem sido altamente benéfico ao Brasil, especialmente no que tange aos insumos da siderurgia. Em 2002, o Brasil ocupou a 11ª posição no ranking dos maiores exportadores de aço para a China, com tais vendas chegando a US\$ 167 milhões (somente 1,1% do total das importações chinesas de aço); por outro lado, a China tem tido uma importância crescente quando analisada sob a ótica do destino das exportações brasileiras. Em 2003, as vendas brasileiras de aço para a China cresceram mais de 500%, atingindo US\$ 756 milhões. Esse aumento fez o país passar da sexta para a segunda posição como destino das exportações brasileiras. O ótimo resultado foi atribuído, sobretudo, a aumentos no quantum exportado nos diferentes segmentos do aço, e também por ter sido beneficiado pela recomposição dos preços do produto no mercado internacional, em função do próprio aumento da demanda chinesa.

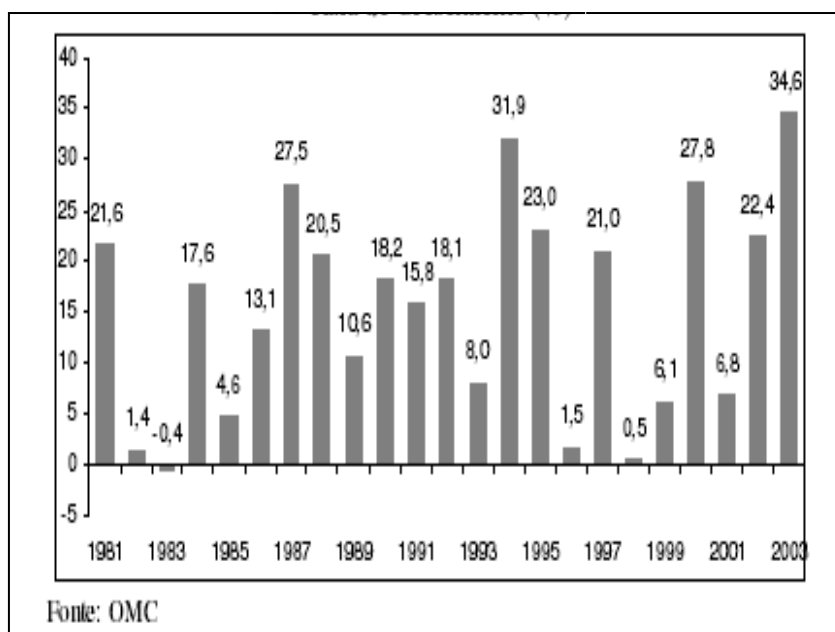
O crescimento econômico chinês tem impactado significativamente o comércio mundial tanto do setor de siderurgia, quanto dos seus principais insumos (carvão e ferro). A China é o segundo maior exportador mundial de carvão e o segundo maior importador mundial de minério de ferro e de produtos siderúrgicos. É atualmente o principal importador do minério de ferro brasileiro.

É importante acrescentar que as importações chinesas também são concentradas em produtos manufaturados, em especial os intensivos em P&D. As importações de produtos de alta intensidade tecnológica foram as que mais cresceram, 350%, e representaram mais de 40% das importações totais chinesas. Os produtos de média intensidade tecnológica significaram 23% das importações da China, embora tenham crescido menos que a média, cerca de 143%. Os produtos de baixa intensidade tecnológica (183%), entretanto, representam apenas 7% das importações da China.

1.1.2 Exportação

De 1995 a 2003, as exportações chinesas cresceram 195%, 14,5% em média ao ano, acompanhadas por um aumento de 213%, 15,3% em média ao ano, nas importações.

Figura 5
Exportações chinesas: taxas de crescimento



Em 2003, as exportações da China alcançaram US\$ 438 bilhões, enquanto as importações atingiram US\$ 413 bilhões. A Ásia absorve a maior parte das exportações chinesas e também é seu principal fornecedor. A maioria das exportações chinesas é de produtos manufaturados. Desse grupo, destacam-se os manufaturados intensivos em trabalho.

A composição do comércio exterior da China tem sofrido importantes modificações, com destaque para o aumento do conteúdo tecnológico da pauta de exportações. De fato, até meados dos anos 90, o país se destacava como exportador de produtos intensivos em trabalho, tais como artigos têxteis e vestuário. Nos últimos anos, no entanto, houve uma queda na participação desses produtos na pauta, ao passo que aumentaram significativamente as exportações de equipamentos e máquinas – escritório, informática, eletrônicos e de comunicação.

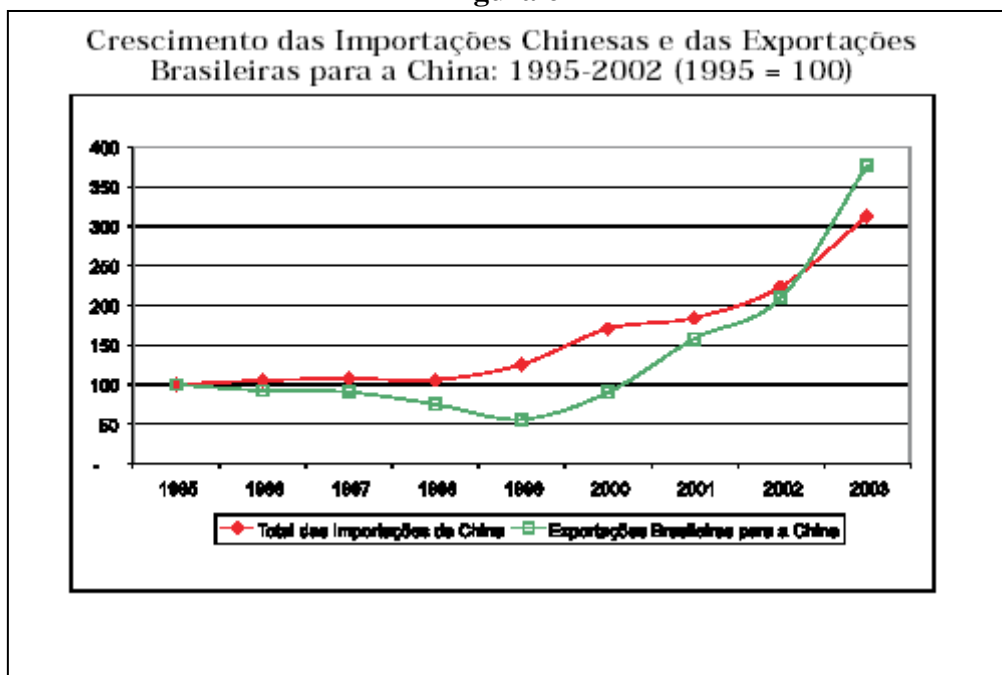
A China aparece cada vez mais como ator relevante do sistema internacional. Mantidas as condições atuais, alcançará em menos de uma geração o patamar dos países industrializados do Ocidente. Este acontecimento deverá transformar a realidade internacional e a própria estrutura contemporânea do “País do Meio”.

2. As relações comerciais Brasil-China

Nos últimos anos as relações entre o Brasil e a China ganharam enorme destaque em meios brasileiros, oficiais e privados. Além das transformações radicais em curso naquele país e de sua vigorosa inserção no sistema internacional, o crescimento espetacular do comércio entre os dois países, bem como o acúmulo de um significativo saldo comercial em favor do Brasil, têm chamado a atenção para uma parceria que apenas começa a ser delineada.

O Brasil está se especializando no comércio bilateral com a China justamente naqueles produtos para os quais a demanda chinesa, embora crescente, tem menor relevância e crescimento menor que a média. Nos últimos dez anos, o fluxo comercial entre os dois países cresceu, em média, 20% ao ano, passando de US\$ 1,1 bilhão para US\$ 6,7 bilhões. Isto superou tanto o crescimento do comércio total chinês quanto do brasileiro. O Brasil compete com a China no mercado internacional em diversos produtos, mas especialmente nos manufaturados intensivos em trabalho e intensivos em economias de escala. Isso não surpreende, dado que ambas as economias apresentam vantagens comparativas com maior intensidade nesses tipos de produtos.

Figura 6



Em poucos anos, o rápido crescimento do comércio bilateral levou a China à posição de terceiro maior mercado consumidor das exportações brasileiras. É importante ressaltar que Brasil e China começaram a cruzar seus caminhos no final do século XX. A primeira década do século XXI ainda não terminou e os chineses já são os maiores parceiros do Brasil na Ásia, superando a posição que o Japão conquistou nos anos 70 do século passado. O interesse do Brasil pela China é um fato bem recente e como não tirou proveito do “boom” dos anos 80 e 90, está se recuperando rapidamente.

Figura 7
Composição do intercâmbio comercial Brasil-China

COMPOSIÇÃO DO INTERCÂMBIO COMERCIAL BRASIL-CHINA (US\$ mil - fob)	2001	% no total	2002	% no total	2003 ⁽¹⁾	% no total
EXPORTAÇÕES: (por principais produtos e grupos de produtos)						
Sementes e frutos oleaginosos, grãos	637.676	28,3%	826.706	32,8%	1.313.003	29,0%
Outros grãos de soja, mesmo triturados	537.664	26,3%	625.475	32,8%	1.313.073	29,0%
Minérios, escórias e cinzas	491.003	26,8%	608.876	24,2%	773.661	17,1%
Minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados	340.140	17,9%	416.437	16,5%	520.771	11,5%
Minérios de ferro aglomerados e seus concentrados	142.484	7,5%	180.788	7,2%	244.087	5,4%
Ferro fundido, ferro e aço	67.046	3,0%	140.013	6,6%	754.689	16,6%
Outros semimanufaturados de ferro/aço, seção transversal retangular	5.979	0,3%	15.430	0,6%	182.705	4,0%
Laminados ferro/aço, a frio, largura maior ou igual a 6dm, em rolos	0	0,0%	29.126	1,2%	151.584	3,3%
Outros laminados ferro/aço, a quente, espessura menor que 3mm	0	0,0%	1.300	0,1%	60.851	1,3%
Laminados ferro/aço, galvanizados	0	0,0%	9.139	0,4%	52.381	1,2%
Gorduras, óleos e ceras animais ou vegetais	6.369	0,3%	126.433	6,0%	270.033	6,0%
Óleo de soja em bruto, mesmo degomado	2.199	0,1%	117.404	4,7%	256.400	5,7%
Pastas de madeira ou matérias fibrosas celulósicas	127.268	6,7%	114.164	4,8%	266.606	6,9%
Pasta química de madeira de não conífera, ao sulfato	122.465	6,4%	109.150	4,3%	259.386	5,7%
Caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos	88.280	4,6%	108.733	4,3%	206.678	4,8%
Veículos automóveis, tratores e ciclos	122.444	6,4%	96.417	3,8%	184.021	4,1%
Outras partes e acessórios para tratores e veículos	28.005	1,5%	29.984	1,2%	113.708	2,5%
Outras partes e acessórios de carroçarias para veículos automóveis	309	0,0%	9.242	0,4%	17.069	0,4%
Automóveis como motor a explosão, cilindrada entre 1500 e 3000cm ³	62.741	3,3%	32.043	1,3%	11.231	0,2%
Madeira, carvão vegetal e obras de madeira	46.223	2,4%	78.264	3,1%	122.144	2,7%
Peles, exceto peleteria (peles com pelos) e couros	66.666	2,9%	88.199	3,6%	116.466	2,6%
Fumo (tabaco) e seus sucedâneos manufaturados	66.123	3,0%	69.448	2,8%	66.671	1,2%
Plásticos e suas obras	10.010	0,5%	27.306	1,1%	62.840	1,2%
Sal, enxofre, terras e pedras, gesso, cal, cimento	13.883	0,7%	23.407	0,9%	61.663	1,1%
Subtotal	1.610.869	84,7%	2.306.946	91,6%	4.166.463	91,9%
Demais Produtos	291.236	16,3%	214.612	8,6%	367.097	8,1%
TOTAL GERAL	1.902.094	100,0%	2.520.467	100,0%	4.532.660	100,0%

Fonte: MDIC/SFPC/Divisão AL/CE
Grupo de produtos listado em ordem decrescente, tendo como base as rubricas apresentadas em 2003
(1) Dados preliminares.

Verifica-se no comércio do Brasil com a China uma tendência à primarização relativa da pauta das exportações brasileiras para aquele país. Ressalta-se que 50% das exportações do Brasil para a China correspondem a produtos primários. Em 1985, 64% das exportações totais eram feitas de produtos manufaturados e 6% de produtos primários. Em 2004, o país exportava perto de US\$ 5,4 bilhões para a China, no entanto 59% do total eram de exportações de produtos primários e somente 18% eram de exportações de produtos manufaturados. Apesar do crescimento substancial das exportações nacionais, houve uma grande mudança na composição do portfólio de exportações para a China.

Hoje, o complexo da soja e o minério de ferro são os produtos líderes da pauta exportadora para a China. No período 1985-2004, as exportações do Brasil para a China especializaram-se em produtos de baixo valor agregado. A China é o destino de 21% das exportações brasileiras de minerais metálicos – em que figura um dos principais produtos exportados para a China, o minério de ferro – e de 18% das exportações

agropecuárias. Minerais não-metálicos, papel e celulose, e siderurgia são outros setores nos quais a China tem participação superior a 10% nas exportações brasileiras.

Figura 8

Importância da China nas Exportações Brasileiras, por Produto – 2003						
Produtos	Export. para a China		Total das Export. Brasileiras		Participação da China	
	(US\$ Milhões)	(%)	(US\$ Milhões)	(%)	(%)	no Ranking
Complexo Soja	1.581	34,9	8.125	11,1	19,5	1º
• Soja, mesmo Triturada	1.313	29,0	4.290	5,9	30,6	1º
• Óleo de Soja	268	5,9	1.233	1,7	21,8	2º
• Farelo de Soja	-	-	2.602	3,6	-	-
Minério de Ferro	765	16,9	3.456	4,7	22,1	1º
Produtos Siderúrgicos	756	16,7	5.071	6,9	14,9	2º
• Ferros e Ligas Simples	287	6,3	2.489	3,4	11,5	3º
• Laminados Quentes	113	2,5	434	0,6	26,1	1º
• Laminados Frios	187	4,1	240	0,3	77,9	1º
• Revestidos	102	2,2	954	1,3	10,7	2º
• Aços Especiais (Inox etc.)	63	1,4	311	0,4	20,1	1º
• Tubos	1	0,0	282	0,4	0,5	29º
• Outros	3	0,1	360	0,5	0,9	16º
Subtotal	3.102	68,4	16.652	22,8	18,6	n.d.
Total	4.533	100,0	73.084	100,0	6,2	3º

Fonte: Secex.

A China se tornou um parceiro estratégico com complementaridades econômicas muito importantes: na pauta de exportações para o gigante asiático no ano passado, 34,9% das vendas foram de soja e derivados, 16,9% de minério de ferro e subprodutos, 10,1% de aço, 5,9% de celulose e 5,7% de semi-manufaturados de ferro e aço. Ainda assim, sob o impulso preponderante das exportações de produtos primários, especialmente soja e minério de ferro, a China já responde por mais de 6% de exportações do Brasil.

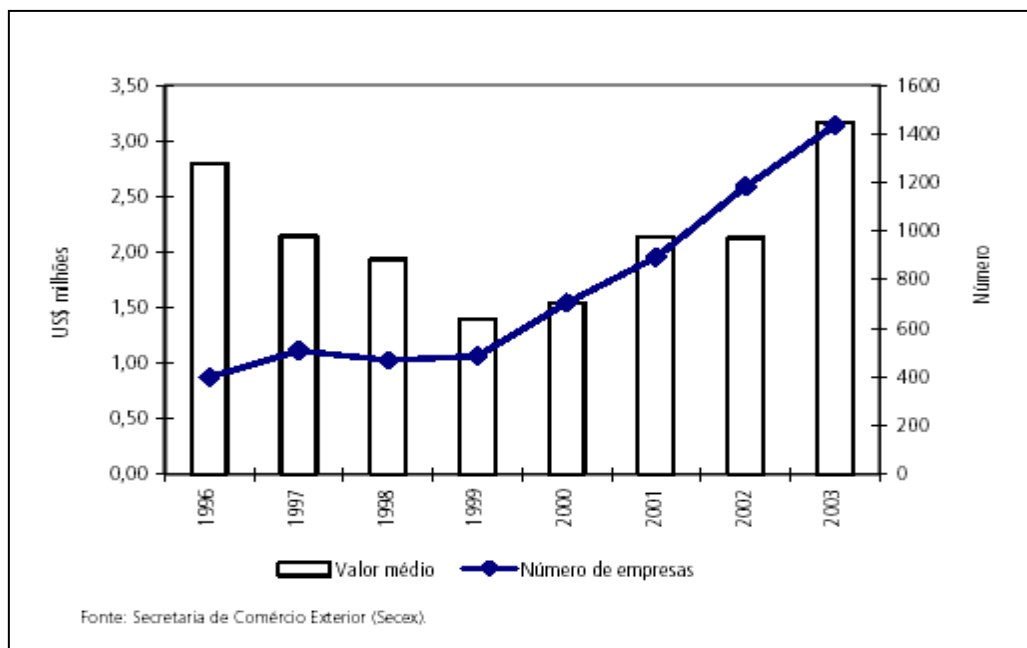
Deve ser esclarecido que, apesar da grande concentração em produtos de base, a exportação de manufaturados e semi-manufaturados para a China também tem crescido significativa e continuamente desde 1999; assim, a China adquire uma importância crescente como parceira comercial do Brasil, sobretudo, pela necessidade brasileira de gerar saldos comerciais igualmente crescentes com vistas a promover a tão ansiada expansão da atividade econômica, sem a qual é difícil pensar em geração de emprego e inclusão social.

São amplas as áreas para a cooperação entre os dois países. Não só existem a complementariedade no seu comércio de recursos, como também grandes

potencialidades na exploração dos mesmos. Essa crescente importância da China também pode ser percebida a partir do aumento do número de empresas exportadoras para aquele país.

Figura 9

Número de empresas que exportam para a China e valor médio de suas exportações para esse país



O comércio bilateral Brasil – China está em trajetória de amplo crescimento, porém as condições das trocas realizadas entre os países são bastante distintas. As importações brasileiras da China têm sido, nos últimos anos, superiores às nossas exportações para aquele mercado e essa é uma tendência que deve permanecer nos próximos anos. Enquanto a pauta das exportações brasileiras está concentrada em dois ou três produtos (minério de ferro e seus concentrados, soja e óleo de soja), a pauta de produtos chineses para o Brasil é mais diversificada e com itens de maior valor agregado (30,7% no triênio 2000/2003), em especial aparelhos transmissores, receptores e componentes, motores, geradores, máquinas automáticas para processamento de dados, brinquedos, instrumentos ópticos, câmeras de televisão, aparelhos de som e gravadores. As importações brasileiras de carvão mineral representaram 13,1% no mesmo período.

Figura 10

Composição do intercâmbio comercial Brasil-China: 2001-2003

COMPOSIÇÃO DO INTERCÂMBIO COMERCIAL BRASIL-CHINA (US\$ mil - fob)	2001	% no total	2002	% no total	2003 ⁽¹⁾	% no total
IMPORTAÇÕES: (por principais produtos e grupos de produtos)						
Maquinas, aparelhos e material eletrônicos	380.117	28,6%	455.174	29,3%	708.114	33,0%
Outras partes para aparelhos receptores de radiodifusão, televisão	5.419	0,4%	32.818	2,1%	91.553	4,3%
Outras partes para aparelhos transmissores de radiodifusão, televisão	39.976	3,0%	56.276	3,6%	59.540	2,8%
Mecanismos toca-discos, mesmo com cambiador	15.178	1,1%	28.263	1,8%	28.009	1,3%
Microcontroladores montados para montagem em superfície	0	0,0%	7.722	0,5%	22.353	1,0%
Lâmpadas/ tubos descarga	69.020	5,2%	21.479	1,4%	19.513	0,9%
Combustíveis, óleos e ceras minerais	126.169	9,5%	228.606	14,8%	308.499	14,4%
Coques de hulha, de linhita ou de turfa	78.322	5,9%	102.688	6,6%	213.789	10,0%
Outras hulhas, mesmo em pó, mas não aglomerada	25.421	1,9%	62.914	4,0%	51.273	2,4%
Hulha antracita, não aglomerada	18.054	1,4%	20.582	1,3%	24.414	1,1%
Produtos químicos orgânicos	144.431	10,9%	166.045	10,7%	216.945	10,1%
Glicosato e seu sal de monoisopropilamina	11.639	0,9%	9.132	0,6%	11.010	0,5%
Caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos	181.588	13,7%	163.657	10,5%	215.089	10,0%
Gabinete com fonte de alimentação para máquinas automáticas de processamento de dados	8.858	0,7%	7.444	0,5%	13.569	0,6%
Placas-mãe montadas para máquinas de processamento de dados	6.641	0,5%	8.046	0,5%	10.812	0,5%
Instrumentos, aparelhos de ótica, foto, precisão, médicos	67.138	5,1%	94.049	6,1%	133.618	6,2%
Dispositivos de cristais líquidos	16.867	1,3%	34.475	2,2%	62.046	3,0%
Filamentos sintéticos ou artificiais	9.194	0,7%	27.016	1,7%	83.043	3,9%
Produtos químicos inorgânicos	35.410	2,7%	33.266	2,1%	48.534	2,3%
Calçados, polainas e artefatos semelhantes e suas partes	18.146	1,4%	26.709	1,7%	31.990	1,5%
Brinquedos, jogos, artigos para divertimento/esportes	46.914	3,5%	35.266	2,3%	31.854	1,5%
Obras de couro, artigos de correio ou de seleiro	22.954	1,7%	26.941	1,7%	26.038	1,2%
Vestuário e seus acessórios, exceto de malha	34.422	2,6%	22.966	1,5%	26.996	1,2%
Obras de ferro fundido, ferro ou aço	19.924	1,5%	19.711	1,3%	24.801	1,2%
Plásticos e suas obras	14.703	1,1%	16.967	1,1%	21.248	1,0%
Subtotal	1.101.120	82,9%	1.313.370	84,5%	1.875.769	87,3%
Demais Produtos	227.296	17,1%	240.642	15,5%	271.866	12,7%
TOTAL GERAL	1.328.416	100,0%	1.554.012	100,0%	2.147.635	100,0%

Fonte: INDÚSTRIAS/Divisão AL/CE

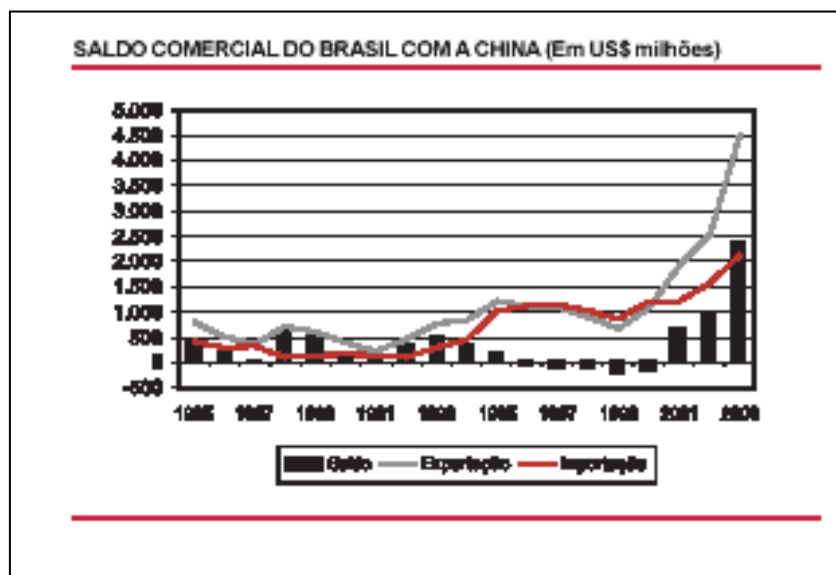
Grupo de produtos listados em ordem decrescente, sendo como base os valores apresentados em 2002

(1) Dados preliminares.

Merece destaque o crescimento acentuado das importações de combustíveis minerais (carvão), assim como as de tecidos. Já a importação de brinquedos, calçados, vestuário e obras de couro reduziram-se significativamente, levando a uma maior concentração da pauta de importação.

O gráfico a seguir (Figura 11) mostra que o histórico do comércio Brasil-China tem sido quase sempre favorável ao Brasil, que registrou superávits na maior parte dos anos entre 1985 e 2003 – com exceção dos anos entre 1996 e 2000; mesmo neste período, o déficit não chegou a alcançar US\$ 200 milhões no pior ano.

Figura 11
Saldo comercial Brasil-China (em US\$ milhões)



Esse desempenho resulta do dinamismo do comércio exterior dos dois países, e as condições políticas e econômicas do relacionamento bilateral indicam que tende a manter-se neste novo século, quando o país mais populoso da Terra deverá assumir a liderança econômica mundial. De acordo com análise do Ministério do Desenvolvimento, a perspectiva é de duplicação do atual número de itens exportados - de 777 para cerca de 1.600 - em curto prazo.

Uma forma de buscar um acesso mais estável ao mercado chinês é através de investimentos diretos, com a formação de empreendimentos conjuntos com empresas chinesas, voltados para o abastecimento do mercado interno e para terceiros mercados (convém ter em mente que mais da metade do mercado exterior chinês é feito por empresas multinacionais instaladas naquele país).

Caberia também uma menção à perspectiva de investimentos chineses no Brasil, certamente um tema relevante das relações entre os dois países. É certamente fundamental fazer um esforço de identificação de setores no Brasil que tenham valor estratégico para a China. Por exemplo: a recuperação e expansão da malha ferroviária, que facilite o escoamento da produção de soja, uma vez que boa parte da mesma tem como destino a China. Esse tipo de investimento, que deve envolver a participação de empresas brasileiras, e que poderá incluir a importação de locomotivas chinesas,

certamente contribuirá para a redução do custo no Brasil, que tanto onera nossa competitividade externa. No Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), vários estudos tentam viabilizar a construção de uma “saída para o Pacífico”, a fim de facilitar o escoamento de produtos do centro-oeste, especialmente alimentos, rumo ao mercado asiático. Técnicos do banco receberam fortes indícios de que capitais chineses podem colaborar nesses investimentos, pois terão proveito direto do aumento da oferta de diversos produtos, como a soja.

O desafio é fazer com que essa trajetória ascendente do comércio Brasil-China se dê em bases sustentáveis, já que espaço para crescimento não falta, pois a participação do Brasil, mesmo crescendo num ritmo veloz, não passa de 1% do total de US\$ 800 bilhões do comércio exterior chinês. Espera-se que o comércio bilateral Brasil-China supere os US\$ 35 bilhões em 2010 .

Portanto, as perspectivas das relações entre o Brasil e a China envolvem uma série de oportunidades e desafios. Como acontece em situações desse tipo, muito dependerá da nossa capacidade de estarmos devidamente preparados para superar estes desafios, aproveitarmos ao máximo as oportunidades que se apresentam e fazermos com que as relações sino-brasileiras sejam corretas, com simetria de vantagens, vislumbrando, com isto, a promoção de nosso desenvolvimento econômico e social.