

COMÉRCIO EXTERIOR

China e EUA iniciam negociações

O clima é de otimismo entre os negociadores enviados por Washington e Pequim. No centro da discussão está a exportação de soja. Decisão das duas potências pode causar impacto no Brasil, segundo especialistas ouvidos pelo **Correio**

» RAPHAEL PATI

Os líderes das duas maiores economias globais devem se reunir nesta semana em um encontro bilateral na Coreia do Sul. A reunião entre os presidentes dos Estados Unidos, Donald Trump, e Xi Jinping, da China, marcada para quinta-feira, pode indicar um avanço ou concretização de um novo acordo comercial entre as duas nações — que tiveram as relações estremecidas novamente, após quase cinco meses de trégua no tarifaço.

Nesse contexto, o fim das restrições à compra de soja norte-americana no país asiático deve ser uma das condições apresentadas por Trump para avançar em um acordo. O republicano afirmou que os EUA exigirão ações da parte de Pequim nesse processo e mencionou a retomada das importações do produto, solicitando que os níveis retomem “pelo menos” aos patamares anteriores à sobretaxação.

Em abril, a China impôs uma tarifa de 20% sobre a importação da soja dos Estados Unidos. No mês seguinte, a comercialização desse produto foi suspensa no país asiático. Em setembro, que marca o início da colheita do grão na América do Norte, nenhum navio com o produto embarcou para o território chinês. Além disso, um relatório publicado no começo do mês por uma das principais entidades agrícolas dos EUA aponta que o volume para o mercado chinês entre janeiro e agosto deste ano recuou quase 78% em relação ao mesmo período de 2024.

A China é o maior exportador de soja no mundo. Usado amplamente na fabricação do óleo de cozinha e em rações para animais, a semente é a base para um dos alimentos mais tradicionais da cultura chinesa: o tofu. O país também recebe de fora. O Brasil é o principal vendedor do produto para os chineses, seguido justamente pelos Estados Unidos.

Com as retaliações a Trump, os brasileiros foram beneficiados, como mostram os dados publicados pelo governo federal. De janeiro a setembro deste ano, as exportações de soja do Brasil para a China cresceram 1,9%. Apesar de parecer

De olho na soja

Produto brasileiro mais importado pelos chineses, a soja representa mais de um terço de toda a pauta exportadora para o país asiático e, com as divergências entre EUA e China, essa parcela pode ainda aumentar

38,4%

Participação da soja nas exportações para a China entre janeiro e setembro

92,3%

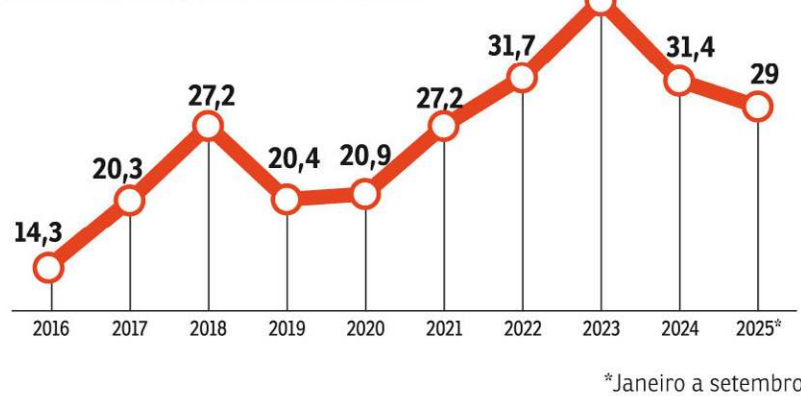
Participação da China nas exportações de soja brasileira em setembro

1,9%

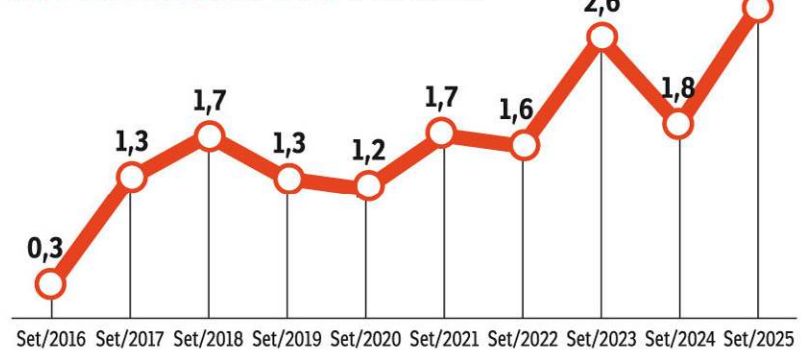
Crescimento da exportação de soja para a China entre janeiro e setembro

Fonte: Comex Stat

EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA POR ANO (em US\$ bilhões)



EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA NO MÊS DE SETEMBRO (US\$ bilhões)



modesto, em termos nominais isso representa um avanço de mais de meio bilhão de reais em relação ao mesmo período do ano passado.

A participação da China na exportação do produto avançou para 77,6% nos nove meses analisados, ao passo que, apenas em setembro, essa parcela chegou a 92,3% e bateu o recorde da série histórica para o mês, em termos nominais, com a venda de US\$ 2,9 bilhões.

Expectativas

Donald Trump se encontra com Xi Jinping após ter agenda com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em reunião dos países do sudeste asiático, na Malásia. O

clima positivo entre Brasil e EUA pode contribuir com a pauta exportadora no agronegócio. Apesar disso, é necessário observar como vai se dar o avanço das conversas entre os dois países, visto que, como disse o secretário de Estado norte-americano, Marco Rubio, os Estados Unidos esperam que os brasileiros priorizem o comércio com Washington.

O presidente da Associação de Produtores de Soja do Brasil - Mato Grosso (Aprosoja-MT), Lucas Costa Beber, ressalta que, por não haver as negociações da soja norte-americana, os preços na Bolsa de Chicago, onde o produto é listado, estão travados. “No Brasil, os preços têm se mantido um pouco

mais elevados devido, justamente, à elevação dos prêmios da soja, já que não há negociação dos Estados Unidos, a soja brasileira descola de Chicago e acaba valorizando”, destaca.

Mesmo assim, na semana dos dias 12 a 18 de setembro, a soja valorizou aproximadamente 2,5% nos EUA. O presidente da Aprosoja-MT acredita que, se houver um breve acordo já nesta próxima reunião, é possível que os preços em Chicago voltem a subir e, consequentemente, o ritmo das exportações brasileiras também diminua.

“Pensando a longo prazo, se não houver um acordo, quanto mais demora, o produtor norte-americano já começa a planejar o plantio



Há uma diminuição da oferta da soja norte-americana para as próximas safras, o que pode ser uma grande oportunidade para a soja brasileira, como aconteceu na primeira guerra comercial Estados Unidos e China”

Lucas Costa Beber, presidente da Aprosoja-MT

da safra do ano que vem e há uma tendência de redução de tamanho de área”, analisa Beber. “Consecutivamente, há uma diminuição da oferta da soja norte-americana para as próximas safras, o que pode ser uma grande oportunidade para a soja brasileira, como aconteceu na primeira guerra comercial Estados Unidos e China, iniciada no ano de 2019”, acrescenta.

A elevação de tarifas sobre produtos agrícolas dos EUA por parte da China gerou descontentamento de diversos setores produtivos com a administração Trump, que no último dia 23 respondeu às insatisfações com a reabertura de 2,1 mil escritórios do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) em todo o país. A medida também tem o objetivo de ajudar os produtores a acessarem um crédito de US\$ 3 bilhões liberado pelo governo.

Impacto

Na avaliação do especialista em finanças Marcos Sarmento, do Ibamec Brasília, a nova medida da administração Trump é consequência da pressão política desse e de outros setores da economia com as perdas financeiras que estão sofrendo com o tarifaço. Ele também acredita que o encontro dos líderes das duas maiores economias do mundo pode iniciar um diálogo para encontrar meios de evitar um enfraquecimento do comércio bilateral, o que afeta diretamente os dois países e, indiretamente, outras economias.

“Em geral, a integração comercial entre países beneficia a todos. Alguns possuem maior

capacidade para produzir determinados bens que outros. Faz mais sentido continuar produzindo o que se tem vantagem competitiva do que assumir custos elevados para produzir artigos os quais não possuem a mesma condição”, destaca Sarmento.

Sobre os benefícios para o Brasil, caso as restrições sobre a soja norte-americana permaneçam, o CEO da Inteligência Comercial, Luciano Bravo, acredita que esse cenário seria passageiro e depende da capacidade de o Brasil aumentar a quantidade de oferta disponível para a soja brasileira em relação à China. O especialista ainda ressaltou que esse mercado vem crescendo, mas enfrenta problemas de produção e logística deste produto.

“Se a tarifa permanecer, com certeza esse benefício para a soja brasileira irá continuar. Porém, não será um impacto grande porque o Brasil também enfrenta dificuldades de atender a demandas crescentes, como temos hoje, inclusive, em outros produtos das commodities brasileiras”, avalia.

A aproximação da China em detrimento de uma queda da influência norte-americana na pauta exportadora brasileira poderia gerar riscos no médio e longo prazo, na avaliação do advogado Lando Bottosso, especialista em direito agrário e financeiro. “Um alinhamento excessivo com a China pode obstar futuras parcerias comerciais, limitar a margem de negociação com potências ocidentais e reduzir a capacidade do Brasil de atuar com independência em fóruns multilaterais”, aponta.

INDÚSTRIA

Entidade alerta para crise automobilística

» FRANCISCO ARTUR DE LIMA

A indústria automobilística brasileira fez um alerta para uma possível crise de abastecimento de semicondutores — o que pode ocasionar a paralisação das linhas de produção no país. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o momento atual se compara ao caos vivido durante a pandemia de covid-19. A entidade pediu ao governo federal ações rápidas para evitar o colapso do setor.

“A atual crise remete a um cenário semelhante ao vivido durante a pandemia. Com 1,3 milhão de empregos em jogo em toda a cadeia automotiva, é fundamental que se busque uma solução em um momento já desafiador, marcado por altos juros e desaquecimento da demanda”, declarou o presidente da Anfavea, Igor Calvet, por meio de nota. “A urgência é evidente, e a mobilização se faz necessária para evitar um colapso na indústria”, acrescentou.

De acordo com a associação, a produção de um veículo automotor exige, em média, o uso de mil a 3 mil chips. “Sem esses componentes, as fabricantes não conseguem manter a linha de produção em andamento”, alertou a Anfavea. A preocupação quanto a uma possível falta de chips foi motivada após o governo holandês decidir, na semana passada, assumir o controle da Nexperia, fabricante de semicondutores que tem o governo chinês como uma de suas acionistas. A medida foi justificada pela

China pela necessidade de proteger a propriedade intelectual europeia e garantir suprimento suficiente de chips no continente em caso de emergências.

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) reforçou a preocupação em carta enviada ao vice-presidente Geraldo Alckmin. O documento relata reduções “significativas” de componentes eletrônicos “essenciais para módulos de controle, sistemas de injeção e produtos de alta tecnologia” na montagem de veículos leves, comerciais e industriais.

“Solicitamos o apoio do governo federal, em especial do Mdic e do MRE, por meio de gestões técnicas e diplomáticas junto ao governo da China, de forma a garantir a continuidade do fornecimento e a estabilidade da cadeia automotiva e eletrônica nacional”, disse o presidente do Sindipeças, Cláudio Sahar.

Segundo a entidade, esses componentes não possuem, no curto prazo, alternativas de fornecimento local ou regional. O risco é de paralisação nas fábricas brasileiras e até prejuízos no cumprimento de contratos de exportação. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) reconheceu a crise e afirmou estar em diálogo com as empresas.

“O governo brasileiro está acompanhando os eventuais efeitos de interrupções da cadeia global de suprimento de

Gilson Abreu/FIEP



Associações alertam para o risco de paralisação nas fábricas brasileiras e prejuízos em exportação

semicondutores e está em diálogo com a indústria brasileira para buscar soluções que evitem danos às empresas e aos empregos”, informou a pasta em nota.

Perda de competitividade

Para o especialista em setor automotivo Antônio Martins, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a reclamação das montadoras brasileiras sobre a possível escassez de chips pode significar perda de

competitividade em relação às empresas chinesas do setor automotivo. No Brasil, as marcas chinesas já alcançam entre 12% e 15% das vendas em 2025. Na Europa, América Latina e até em países asiáticos, como Japão, Coreia do Sul, Tailândia e Indonésia, os veículos chineses avançam rapidamente.

“Só não estão invadindo os Estados Unidos, que criou barreiras aos fabricantes chineses”, destacou o professor. Nos EUA, a tarifa contra produtos chineses pode

chegar a 155% a partir de novembro. A verdadeira crise, segundo Martins, estaria nas matrizes europeias, não no fornecimento de chips.

“Tem fábricas que estão para ser fechadas na Alemanha por falta de produção, porque os chineses estão cada vez mais se fortalecendo. Então, na medida em que os sindicatos são fortes em vários países europeus, ao invés de dizer que vão demitir por baixa produção, estão dizendo que estão com



Na medida em que os sindicatos são fortes em vários países europeus, ao invés de dizer que vão demitir por baixa produção, estão dizendo que estão com problema de fornecimento”

Antônio Martins, especialista em setor automotivo

problema de fornecimento”, disse.

Tanto a BYD quanto a GWM garantiram, em notas enviadas ao **Correio**, que o abastecimento de semicondutores está garantido. “A BYD reforça que, por sua forte estratégia de integração vertical, produzindo internamente a maior parte dos componentes essenciais, o abastecimento de semicondutores não será afetado”, informou a gigante chinesa que produz veículos em Camaçari, na Bahia.

A GWM, que inaugurou sua produção em Iracemápolis (SP) em agosto passado, foi igualmente categórica: “Não temos risco em nosso fornecimento, que é realizado pela matriz da GWM, na China”. Nenhuma das duas empresas faz parte da Anfavea.