

Internacional

China prevê ‘sérios desafios’ para exportações em 2012

Agências internacionais

A China espera uma situação difícil para o seu comércio externo em 2012, em consequência das dificuldades enfrentadas por EUA e Europa, e por conta disso irá dar maior atenção às exportações para economias emergentes. Esse cenário sombrio foi descrito por autoridades chinesas ontem em Pequim, durante a divulgação de um relatório produzido pelo Ministério do Comércio.

“Creio que enfrentaremos sérios desafios no ano que vem nas nossas exportações e importações”, disse Wang Shouwen, diretor de Comércio Exterior da China. “Não haverá melhora fundamental na Europa ou nos Estados Unidos e os custos domésticos serão tão altos quanto neste ano, de forma que a situação do comércio externo no ano que vem será severa.” Para Wang, a saída para a China será “dar maior importância às exportações” para econo-

mias emergentes “que estão apresentando desempenho sólido”.

Ele não citou especificamente nenhum mercado emergente, mas disse que a China nutria esperanças de boa demanda por seu produtos de países do Sudeste Asiático, América Latina, África e Ásia Central.

Wang disse ainda que a China vai dar maior importância a importações vindas dos Estados Unidos e da União Europeia, como forma de ajudar na recuperação eco-

nômica de americanos e europeus.

Na avaliação do Ministério do Comércio, além da desaceleração nas economias avançadas, também a alta nos salários dos trabalhadores chineses e nos preços de terras e matérias-primas, e um yuan mais forte estão se tornando obstáculos às exportações. Todos esses fatores indicam que o governo terá pouco apetite para permitir uma rápida valorização da moeda chinesa.

“O espaço para a apreciação do

yuan é muito limitado e a moeda terá uma maior volatilidade”, disse Dariusz Kowalczyk, economista-sênior do Credit Agricole CIB, em Hong Kong. “Parece que a China está se mexendo para proteger os seus exportadores de maneira mais agressiva, especialmente enquanto o ambiente externo se deteriora.” De fato, no mês passado, o yuan teve a maior desvalorização em relação ao dólar em mais de um ano. Ontem, houve pouca flutuação e o dólar fechou

valendo 6,3643 yuans em Xangai.

Segundo Chong Quan, vice-ministro do Comércio, o crescimento das exportações chinesas em novembro foi menor do que em outubro. Os números oficiais da balança só serão revelados no sábado, mas levantamento da agência de notícia Dow Jones junto a analistas estima que o superávit no intercâmbio comercial encolheu para US\$ 13,8 bilhões, após ter chegado a US\$ 17 bilhões em outubro.

Taxação das emissões dos navios ganha força em Durban

Daniela Chiaretti

De Durban, África do Sul

Os navios que circulam pelo mundo emitem 3% do total dos gases-estufa lançados na atmosfera. Mas o setor ficou fora dos compromissos do Protocolo de Kyoto pela dificuldade de se determinar a quem pertence tal passivo ambiental. Em Durban, na África do Sul, durante a conferência das Nações Unidas sobre mudança climática, ganha força o debate de taxar essas emissões e torná-las fonte de receita para financiar a adaptação dos países em desenvolvimento aos impactos do aquecimento global. O Brasil e as outras nações emergentes vêm a proposta com desconfiança.

Em Durban, esse debate amadureceu. Por um lado, é urgente reduzir as emissões do transporte marítimo, que crescem a cada ano. Na outra ponta, o setor pode gerar receitas para o fundo climático que, por enquanto, só tem promessas de contribuições e nenhum dinheiro. “O transporte marítimo responde por 3% a 4% das emissões globais e carrega 90% dos bens mundiais. É um setor-chave para o desenvolvimento sustentável”, diz um membro do governo brasileiro. “Mas é preciso ter cuidado para não criar incentivos perversos.”

Há várias dificuldades em se enquadrar o transporte marítimo. A quem pertencem essas emissões é pergunta com muitas respostas: ao dono do navio, ao país que transporta as mercadorias, ao país que compra, aos países por onde o navio passa, aos portos, ao país de bandeira da embarcação. “A única maneira de se fazer isso é a partir de um sistema de taxaço global, porque no caso dos navios não é possível dividir as emissões entre desenvolvidos e em desenvolvimento”, explica Mark Lutes, coordenador de políticas do WWF Internacional.

Há nove propostas sobre o tema em Durban. A europeia fala em reduções de 20% em 2020 em relação aos níveis de 2005 e em usar taxações ou mercados de carbono para equacionar o problema. O uso das receitas geradas seguiria o princípio das responsabilidades comuns, porém diferenciadas — ou seja, os países ricos pagam a maior parte da conta. A desconfiança de vários países latino-americanos que estão longe de seus mercados exportadores e importadores é que essa proposta signifique “socializar as perdas”.

A Bolívia propõe que todos os navios sejam tributados de maneira igual pela emissão de carbono. Mas o mesmo não aconteceria com a receita gerada pelo mecanismo. Os países em desenvolvimento não teriam custo — o dinheiro voltaria

para eles. Já os recursos desembolsados pelos países ricos iriam diretamente para o fundo climático e seriam usados pelo mundo em desenvolvimento na adaptação à mudança do clima.

O Brasil não tem problemas conceituais com essa ideia, diz um delegado. “Mas ela tem que amadurecer.” Os negociadores brasileiros insistem para que os impactos ambientais, sociais e econômicos dessa medida sejam conhecidos antes de qualquer coisa. “Impactos diretos e indiretos”, continua o delegado. Ou seja, os efeitos em toda a cadeia produtiva, do dono do navio à empresa que vende os bens e aos seus funcionários.

O caso da taxaço da emissão dos navios é delicado para o Brasil pela distância com os mercados compradores. Na semana passada, o preço do frete Brasil-China estava em US\$ 27 a tonelada. O da Vale, que tem frota própria, custava cerca de US\$ 22. Entre US\$ 12 a US\$ 15 desse total era o preço do combustível. O frete australiano, principal concorrente do Brasil em minério de ferro vendido aos chineses, é bem mais barato.

Estimativas da organização internacional que cuida dos assuntos marítimos em geral, de derramamentos de petróleo a transporte, a IMO (International Maritime Organization) projetam um aumento nas emissões dos navios entre 150% e 250% em 2050. Um grupo de especialistas em finanças, formado em 2010 pelo secretário-geral da ONU, Ban Ki-moon, definiu o setor como uma importante nova fonte de receita para combater a mudança do clima no mundo. O estudo produzido por esse grupo projetou um preço de US\$ 25 por tonelada de carbono emitido pelos navios, o que poderia gerar uma receita de US\$ 25 bilhões por ano em 2020. Dessa soma, pelo menos US\$ 10 bilhões poderiam entrar no fundo climático verde, segundo as ONGs WWF e Oxfam, que têm trabalhado nesse tópico.

A IMO é outro espinho para o Brasil nesse assunto. A organização, também ligada à ONU, decide por voto e não por consenso, como nas rodadas climáticas. O princípio das responsabilidades comuns, porém diferenciadas, não existe ali. “Queremos dar o rumo adequado para esse tema na IMO”, diz o representante brasileiro.

“O transporte marítimo e a aviação têm que, agora, entrar no jogo”, disse ontem Jo Leinen, chefe da delegação do Parlamento Europeu na CoP-17. “É positivo que o texto da negociação pelo menos mencione uma taxa para o transporte marítimo. É fundamental que isso permaneça no texto até o final da semana.”

(Colaborou Vera Saavedra Durão, do Rio)

Curtas

Crédito nos EUA

O crédito ao consumidor nos EUA cresceu US\$ 7,65 bilhões em outubro, atingindo US\$ 2,46 trilhões, o maior volume desde outubro de 2009, informou ontem o Fed (o banco central americano). Os empréstimos foram impulsionados pela demanda nas linhas de crédito não rotativo e crédito estudantil. O crédito em setembro foi revisado para baixo, de US\$ 7,39 bilhões para US\$ 6,88 bilhões.

Assad se defende

Em entrevista à TV americana ABC, o ditador sírio, Bashar al Assad, disse ontem que não deu ordem para a brutal repressão militar que resultou na morte de mais de 4.000 opositores. “Nenhum governo no mundo mata o seu povo, a menos que seja comandado por um louco”, afirmou. Um porta-voz do Departamento de Estado dos EUA classificou as declarações de Assad como “ridículas”.

América do Sul Estrada gerou conflito entre Evo Morales e indígenas

OAS para obra na Bolívia por falta de pagamento

Fabio Murakawa

De São Paulo

Alegando falta de pagamento, a construtora brasileira OAS suspendeu nesta semana as obras da construção de uma rodovia na Bolívia financiada pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

A decisão ainda não foi anunciada oficialmente pela empresa nem pelo governo boliviano. Mas o **Valor** teve acesso a uma carta enviada anteontem pelo representante da empreiteira à Presidência da República da Bolívia comunicando a suspensão dos trabalhos.

Governo e empreiteira já vinham discutindo nas últimas semanas o pagamento das obras executadas até aqui. A empresa exige cerca de US\$ 190 milhões, enquanto os bolivianos se dispõem a pagar US\$ 143 milhões, apurou o **Valor**. O fato de que o BNDES ainda não liberou nenhu-

ma verba dificulta as negociações.

A rodovia, com 306 km e orçada em US\$ 415 milhões, tem um financiamento previsto de US\$ 322 milhões do banco de fomento brasileiro. A obra foi projetada para ligar os Departamentos (Estados) de Beni e Cochabamba. Mas o negócio começou a azedar por conta do trecho 2 da estrada, de 177 km, que cortaria ao meio o Território Indígena Parque Nacional Isiboro Sécura (Tipnis).

Sem terem sido consultados pelo governo, líderes de entidades indígenas locais promoveram uma marcha de 500 km percorridos em dois meses para tentar barrar a obra. Pressionado pelos índios na chegada da marcha a La Paz, no final de outubro, e pelo amplo apoio popular aos marchistas, o presidente Evo Morales assinou uma lei proibindo aquela e qualquer outra rodovia de atravessar o parque, declarado “intangível”.

A lei aliviou a pressão dos indi-

genas sobre Morales, mas deixou descontente sua base política de cocaleiros e agricultores de Cochabamba, que contam com a rodovia para escoar sua produção.

Além disso, o BNDES ficou em uma situação delicada para liberar o dinheiro para uma rodovia cujo trecho mais importante ainda não tem um traçado definido. Segundo fontes do governo brasileiro, a oposição que já havia dentro do banco ao financiamento por conta do conflito com os indígenas só fez crescer após a lei.

A OAS continuou as obras nos trechos 1 e 3 da rodovia até o início desta semana. Diante da falta de pagamento, decidiu parar as máquinas. Na carta enviada ao governo, a empresa afirma que vai esperar que “se defina a situação com o órgão financiador brasileiro [BNDES] e se desembolsem a favor da OAS os valores correspondentes” aos trabalho já executados.

Alinhados aos cocaleiros, gru-

A estrada da discórdia

OAS suspende obra na Bolívia



por indígenas de Cochabamba preparam para o dia 17 uma contramarcha a favor da estrada. Morales conta com isso para tentar revogar a lei e viabilizar a rodovia.

Conflito no Peru pode influir nos preços dos metais

Análise

Financial Times

O nacionalismo para com os recursos naturais é apenas uma das preocupações que tiram o sono dos executivos das mineradoras. Quase todos os dias uma nova barreira tecnológica tem de ser rompida para permitir a extração de novos recursos naturais. E, apesar de os governos encarem com bons olhos o desenvolvimento econômico, muitos projetos novos estão sendo implementados em lugares cada vez mais distantes e mais frágeis do ponto de vista ambiental.

Empresas e governos de países tão longínquos quanto Índia, Indonésia e Bolívia tiveram de enfrentar esse problema. Mas o país no qual ele mais se faz

sentir atualmente é o Peru. Depois de 11 dias de protestos contra um projeto de mineração de ouro em Cajamarca, o presidente recém-eleito Ollanta Humala declarou estado de emergência no domingo e enviou o Exército para restabelecer a ordem.

A maneira pela qual o conflito será solucionado terá implicações de amplo alcance. Além de ser o sexto maior produtor mundial de ouro, o Peru é o segundo maior produtor de prata, cobre e zinco. Cerca de US\$ 42 bilhões em investimentos estarão ameaçados diante de um mau resultado. Como se prevê que o Peru será a viga mestra do crescimento da oferta mundial de metais nos próximos cinco anos, as consequências dessa perda serão difíceis de neutralizar.

O que está em jogo para Humala

também é considerável. A vitória desse coronel de esquerda nas urnas, em junho, desencadeou um movimento de vendas recorde na Bolsa de Lima, puxado por temores de que ele assumiria uma postura semelhante à de Chávez com relação aos agentes econômicos. Desde então, no entanto, ele tentou equilibrar o desenvolvimento econômico com a inclusão social, reduzindo um imposto sobre as mineradoras, mas também prometendo consultar as comunidades sobre projetos que as afetem.

Essa é a posição correta a ser adotada. Mas, na verdade, Humala tinha poucas opções: a produção da economia peruana é dominada pela mineração, e Humala precisa de suas receitas para financiar seu ambicioso programa social.

Sua implementação, no entanto, será difícil. As instituições pe-

ruanas são frágeis. O Ministério do Meio Ambiente não tem poder para cobrar satisfações das mineradoras. Nas remotas regiões onde se localizam muitos dos projetos, o governo é, por vezes, totalmente ausente. Além disso, os direitos de propriedade frequentemente são vagos, o que dificulta a interlocução com os donos.

Dirimir os temores locais referentes à exploração e aos estragos exigirá que o governo e as mineradoras atuem em conjunto. Algumas das preocupações práticas podem, certamente, ser atendidas: as mineradoras não costumam mais destruir o ambiente em que operam. Mas elas precisam, além disso, encontrar uma maneira de se envolver com as comunidades locais e convencê-las de que a intromissão será temporária e benéfica para todos.

FT

Pouso forçado do Rafale



A produção dos caças Rafale da França pode ser interrompida se os compradores estrangeiros não se materializarem, disse o ministro da Defesa francês, Gerard Longuet. “Se a Dassault [companhia de aviação francesa] não exportar o avião, sua produção será de fato interrompida”,

disse Longuet à TV francesa. Apesar de as alardeadas vendas para Brasil e Líbia não terem se concretizado, Longuet destacou que os Rafale continuam na disputa para obter um contrato nos Emirados Árabes Unidos e na Índia. Em setembro de 2009, durante uma visita do presidente

francês, Nicolas Sarkozy, ao Brasil, o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva indicou que o país assinaria um contrato multibilionário com a França para receber os Rafale. No entanto, o anúncio do vencedor da concorrência vem sendo seguidamente adiado. Na foto, linha de montagem da Dassault.

Produção sobe na Alemanha e cai na Itália

Agências internacionais

A produção industrial da Alemanha aumentou 0,8% em outubro na comparação com setembro, na série com ajuste sazonal, informou ontem o Ministério da Economia do país. Já as indústrias de Reino Unido e Itália, apresentaram resultados inversos, com retração de 0,7% e 0,9%, respectivamente.

O resultado na Alemanha superou a previsão de alta de 0,4% e trouxe uma recuperação em relação à queda de 2,8% registrada em setembro. O governo, no entanto, foi cauteloso e alertou que “restrições (...) persistem”.

Para o Reino Unido, a previsão do economista Chris Williamson, da Markit, é que haja estagnação no quarto trimestre. Já na Itália, o fraco desempenho foi puxado pelo setor de energia, cuja produção despencou 6,3%.