



O cargueiro BYD Explorer nº 1 durante embarque de 5 mil veículos para sua primeira viagem comercial, em Shenzhen

China exporta mais para emergentes como alternativa aos EUA

Pela 1ª vez, maior parceiro comercial foi Sudeste Asiático; megaporto no Peru ampliará ligação com América Latina

Nelson de Sá

Gargalos do comércio marítimo

TAPÉ No ano passado, diante dos movimentos protecionistas em seus mercados tradicionais, americano e europeu, evidenciou-se o quanto a China voltou seus navios e trens de carga para outras regiões. O maior destino das exportações não foram os EUA, que ficaram em US\$ 500 bilhões, mas, pela primeira vez, o Sudeste Asiático, que marcou US\$ 524 bilhões.

O fôlego dirigiu também para o Oriente Médio e América Latina, além de Rússia e Ásia Central, nos setores de maior tecnologia em que Pequim aposta agora. As vendas de carros elétricos chineses em 2023, segundo o analista do setor TP Huang, saltaram mais de 20% em países do Sudeste Asiático como Indonésia, Tailândia, Vietnã e Malásia. Também no Egito e na Turquia (Oriente Médio), no México e no Brasil (América Latina).

Para os carros chineses em geral, não só elétricos, os dois



- Canal do Panamá
- Estreito de Gibraltar
- Canal da Mancha
- Estreitos dinamarqueses
- Bósforo
- Canal de Suez
- Estreito de Bab al Mandeb
- Estreito de Hormuz
- Estreito de Malaca
- Estreito de Lombok-Makassar
- Estreito de Ormuz
- Mar da China Meridional
- Mar da China Oriental

Fonte: International Transport Research, publicação da International Maritime Organization

maiores mercados passaram a ser Rússia e México, com destaque também para Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos (Oriente Médio), Tailândia e Filipinas (Sudeste Asiático). Na Ásia Central, as vendas

infraestrutura de parceiros comerciais.

"Os carros chineses estão aumentando participação em todo o mercado emergente, inclusive no Brasil", diz Huang. Segundo ele, a Associação de Fabricantes de Automóveis da China trabalha com uma projeção de que, tirando a própria China, EUA e Europa, esse mercado compre mais de 30 milhões de veículos neste ano.

"Mas importante ainda, é um mercado que vai crescer se conseguir acesso a veículos mais baratos", acrescenta. "No Brasil, você deve ter notado como as vendas da BYD aumentaram quando o Dolphin foi disponibilizado".

Desde 2020, as exportações entre os próprios emergentes passaram de 25% para 40% do total, segundo o Global, consultoria de Hong Kong e Pequim. O dado foi ressaltado pela analista financeira Shuli Ren para apontar, na Bloomberg, a ascensão de uma "nova ordem comercial" apartada do Ocidente e do dólar.

"Os emergentes já são mercados importantes para a China, inclusive o Brasil, e em muitos casos é um caminho de duas mãos", diz Larissa Wachholz, que foi assessora especial do Ministério da Agricultura de 2019 a 2021, onde estabeleceu o Núcleo China.

Cláudia, a entrada de país na Organização Mundial do Comércio, em 2020, como o pontapé inicial desse "mudança na ordem", seguido do crescimento acelerado de outros emergentes, principalmente Índia e países do Sudeste Asiático, como a Indonésia.

"Uma demonstração clara do

potencial que foi adquirido pelo comércio entre os emergentes: caso das sanções contra a Rússia", diz. "As exportações para China e Índia marcam o comércio russo-asiático".

Pequim acelerou a mudança diante das medidas de EUA e Europa para dissociar ou "desarriscar" (de-risk, em inglês) suas economias através de tarifas de importação, controles de exportação e até do abandono de acordos com a China, como a recente saída da Itália da BRI, sob pressão de Washington. O quadro deve se acentuar se Donald Trump for eleito.

No Oriente Médio, além da BRI, a aproximação geopolítica com algumas das principais economias, como Arábia Saudita e Emirados, permitiu a entrada nos países de atores chineses também de tecnologia, como Huawei, Tencent e Alibaba.

"Temos de pensar na BRI como uma ampla política industrial", diz Huang. "Você precisa tornar seu produto mais utilizável e mais barato. Isso significa construir infraestrutura".

Sig. Significa construir rotas de transporte e portos e ajudar a construir ferrovias, para que o volume e o custo possam ser melhorados".

No caso do Brasil, as importações da China (inclusive Hong Kong e Macau) até diminuíram, 12,4%, para US\$ 53,9 bilhões. Mas as exportações bateram recorde, US\$ 105,7 bilhões, e a parceria se ampliou.

A inclusão do país na tradicional turnê mundial de início de ano do chanceler Wang Yi foi tratada na imprensa chinesa como sinal do crescimento bilateral, que celebra o cinquentenário de relações diplomáticas em agosto.

Em novembro, deve-se abrir o comércio com o próprio líder Xi Jinping um megaporto chinês no Peru — que terá o Brasil como um de seus maiores clientes potenciais. Chancay, erguido ao custo de US\$ 3,5 bilhões e com participação majoritária da empresa de logística chinesa Cosco, servirá de parada final da Rodovia Transoesteânica que começa em São Paulo, podendo escoar commodities das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste.

Para os produtores brasileiros, além do ganho com o menor tempo de viagem, será uma alternativa ao Canal do Panamá, um dos gargalos de transporte marítimo que vêm afetando o comércio internacional. "Hoje em dia, a competitividade chinesa não está na mão de obra barata e sim na eficiência da sua infraestrutura", diz Wachholz.

Para ela, Chancay é simbólica do crescimento que os chineses adotaram em seu próprio país. "No médio e longo prazo, um porto de maior eficiência será positivo para o Bra-

sil e os países latino-americanos, principalmente vizinhos do Peru". Avalia que alguns estados brasileiros se beneficiem mais, como aqueles da região Norte. "O grande exportador de grãos, Mato Grosso".

O porto peruano é parte da disseminação das rotas comerciais chinesas, que abrangem, mas não se limita à BRI. No Brasil, que não se vinculou à iniciativa, a China já está presente em Paraguri, um entre mais de cem portos pelo mundo nos quais o país investe ou tem participação.

E o Porto de Vila Velha concentra as importações da BYD, devendo receber o meganavio Explorer N° 1 neste ano. "Achei para exportar carros elétricos para a América Latina é colocar na frota navios transportadores 'puros' [so de automóveis] e expandir portos, para baixar o custo até as lojas", diz Huang. "O que poderá permitir à BYD, por exemplo, precificar o Seagull [no Brasil, Dolphin Mini] em R\$ 99 mil".

O Explorer nº 1 visa também dar maior segurança ao transporte, em relação aos navios contratados. Separando a para o comércio se tornou ponto central no impulso dado por Pequim à infraestrutura mundial agora.

Com os ataques iemenitas ao mar Vermelho, chineses chegaram a buscar alternativa no expresso ferroviário para a Europa, sobretudo com a aproximação do Ano-Novo chinês, em 9 de fevereiro. Com o tempo, evidenciou-se porém que as embarcações da China, assim como da Arábia Saudita e outros, não seriam alvo.

Na virada do ano, foram divulgados estudos sobre o risco de gargalos marítimos, inclusive o estreito de Bab al Mandeb, onde se concentram os ataques iemenitas. Vários outros gargalos ameaçam diretamente a China, que trabalha alternativas preventivas.

Por exemplo, para o caso de fechamento do estreito de Malaca, que liga o mar da China Meridional ao Índico, na rota para Oriente Médio, África e Europa, Pequim investiu em ferrovias e porto em Mianmar, contornando o estreito para alcançar o oceano.

Os gargalos de maior risco, segundo estudo da Universidade de Tsinghua, estão nos próprios mares da China Meridional e Oriental, acima e abaixo de Taiwan. Ou seja, praticamente toda a costa chinesa, com presença intermitente de navios de guerra americanos.

Além de Mianmar, Pequim tem fechado acordos com portos russos no mar do Japão, inclusive Vladivostok, e até fabricado mais navios quebra-gelo, que são vistos como alternativa para uma eventual rota comercial pelo Ártico, defendida pela Rússia.

Reposição global de estoques de petróleo impulsiona a demanda

REUTERS Um impulso para repor estoques de petróleo esgotados, principalmente na China, nos Estados Unidos e na Europa, pode impulsionar a demanda e os preços nos próximos meses, disseram analistas e traders, à medida que as tensões no Oriente Médio ameaçam as principais rotas de navegação.

Fortemente reduzidos por interrupções no fornecimento causadas pelas sanções à Rússia e pelos cortes prolongados na produção da Opep, os estoques globais de petróleo mal se recuperaram, com os traders incapazes de justificar os custos para armazenar petróleo.

A interrupção do transporte marítimo no Mar Vermelho devido à escalada dos ataques dos rebeldes houthi, alinhados ao Irã, aumentou as preocupações com o fornecimento, estimulando os compradores a recomprar os estoques.

Nateq (ti), o Morgan Stanley elevou sua perspectiva tri-

mestral dos preços do petróleo Brent a uma média de US\$ 82,50 por barril no primeiro e no segundo trimestres — ante os US\$ 80 e US\$ 77,50 anteriores —, sugerindo um mercado apertado este ano.

Consultores da FGE disseram que os dados disponíveis até agora mostraram uma grande queda contrarctica nos estoques de petróleo e combustíveis de quase 20 milhões de barris, em comparação com uma média típica de 20 milhões de barris para meses de janeiro de 2015 a 2019.

A AIE (Agência Internacional de Energia) disse que os estoques globais caíram 8,4 milhões de barris em novembro — último mês com dados completos — ao nível mais baixo desde julho de 2022, mas que dados preliminares de dezembro indicaram um aumento.

Traders dizem que tem visto fortes compras da China, Europa e Estados Unidos.

A compra por parte da China está alta, já que os estoques

estão sendo repostos no primeiro semestre, disse um trader de uma refinaria europeia, que lembrou também que as compras dos EUA e da Europa também estão mais fortes.

Os chineses estão comprando muito petróleo que chega nesta primavera para reabastecer os estoques, enquanto os Estados Unidos estão gradualmente aumentando suas reservas. Estratégia de Petróleo

depois de vender uma quantidade recorde das reservas de petróleo do governo em 2022.

Em termos de dias de cobertura da demanda (de armazenamento de petróleo), esperamos que o mercado chegue a cerca de 60 dias até o final do ano de 2023, em comparação com os 64 dias atuais, o que ainda está acima dos níveis pré-pandêmicos de cerca de 60 dias, supondo que a Opep mantenha os cortes até o primeiro semestre de 2024", disse a Reuters o estrategista de energia do Cit, Francesco Martucci.

para Cazaquistão, Quirguistão e Uzbequistão saltaram 200%. A região é um dos alvos originais da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI, da sigla em inglês) lançada há uma década pela China, para desenvolver a in-

fraestrutura de parceiros comerciais. "Os carros chineses estão aumentando participação em todo o mercado emergente, inclusive no Brasil", diz Huang. Segundo ele, a Associação de Fabricantes de Automóveis da China trabalha com uma projeção de que, tirando a própria China, EUA e Europa, esse mercado compre mais de 30 milhões de veículos neste ano.

"Mas importante ainda, é um mercado que vai crescer se conseguir acesso a veículos mais baratos", acrescenta. "No Brasil, você deve ter notado como as vendas da BYD aumentaram quando o Dolphin foi disponibilizado".

Desde 2020, as exportações entre os próprios emergentes passaram de 25% para 40% do total, segundo o Global, consultoria de Hong Kong e Pequim.

O dado foi ressaltado pela analista financeira Shuli Ren para apontar, na Bloomberg, a ascensão de uma "nova ordem comercial" apartada do Ocidente e do dólar.

"Os emergentes já são mercados importantes para a China, inclusive o Brasil, e em muitos casos é um caminho de duas mãos", diz Larissa Wachholz, que foi assessora especial do Ministério da Agricultura de 2019 a 2021, onde estabeleceu o Núcleo China.

Cláudia, a entrada de país na Organização Mundial do Comércio, em 2020, como o pontapé inicial desse "mudança na ordem", seguido do crescimento acelerado de outros emergentes, principalmente Índia e países do Sudeste Asiático, como a Indonésia.

"Uma demonstração clara do

potencial que foi adquirido pelo comércio entre os emergentes: caso das sanções contra a Rússia", diz. "As exportações para China e Índia marcam o comércio russo-asiático".

Pequim acelerou a mudança diante das medidas de EUA e Europa para dissociar ou "desarriscar" (de-risk, em inglês) suas economias através de tarifas de importação, controles de exportação e até do abandono de acordos com a China, como a recente saída da Itália da BRI, sob pressão de Washington.

O quadro deve se acentuar se Donald Trump for eleito.

No Oriente Médio, além da BRI, a aproximação geopolítica com algumas das principais economias, como Arábia Saudita e Emirados, permitiu a entrada nos países de atores chineses também de tecnologia, como Huawei, Tencent e Alibaba.

"Temos de pensar na BRI como uma ampla política industrial", diz Huang. "Você precisa tornar seu produto mais utilizável e mais barato. Isso significa construir infraestrutura".

Sig. Significa construir rotas de transporte e portos e ajudar a construir ferrovias, para que o volume e o custo possam ser melhorados".

No caso do Brasil, as importações da China (inclusive Hong Kong e Macau) até diminuíram, 12,4%, para US\$ 53,9 bilhões. Mas as exportações bateram recorde, US\$ 105,7 bilhões, e a parceria se ampliou.

A inclusão do país na tradicional turnê mundial de início de ano do chanceler Wang Yi foi tratada na imprensa chinesa como sinal do crescimento bilateral, que celebra o cinquentenário de relações diplomáticas em agosto.

Em novembro, deve-se abrir o comércio com o próprio líder Xi Jinping um megaporto chinês no Peru — que terá o Brasil como um de seus maiores clientes potenciais.

Chancay, erguido ao custo de US\$ 3,5 bilhões e com participação majoritária da empresa de logística chinesa Cosco, servirá de parada final da Rodovia Transoesteânica que começa em São Paulo, podendo escoar commodities das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste.

Para os produtores brasileiros, além do ganho com o menor tempo de viagem, será uma alternativa ao Canal do Panamá, um dos gargalos de transporte marítimo que vêm afetando o comércio internacional. "Hoje em dia, a competitividade chinesa não está na mão de obra barata e sim na eficiência da sua infraestrutura", diz Wachholz.

Para ela, Chancay é simbólica do crescimento que os chineses adotaram em seu próprio país. "No médio e longo prazo, um porto de maior eficiência será positivo para o Bra-

sil e os países latino-americanos, principalmente vizinhos do Peru". Avalia que alguns estados brasileiros se beneficiem mais, como aqueles da região Norte. "O grande exportador de grãos, Mato Grosso".

O porto peruano é parte da disseminação das rotas comerciais chinesas, que abrangem, mas não se limita à BRI. No Brasil, que não se vinculou à iniciativa, a China já está presente em Paraguri, um entre mais de cem portos pelo mundo nos quais o país investe ou tem participação.

E o Porto de Vila Velha concentra as importações da BYD, devendo receber o meganavio Explorer N° 1 neste ano. "Achei para exportar carros elétricos para a América Latina é colocar na frota navios transportadores 'puros' [so de automóveis] e expandir portos, para baixar o custo até as lojas", diz Huang. "O que poderá permitir à BYD, por exemplo, precificar o Seagull [no Brasil, Dolphin Mini] em R\$ 99 mil".

O Explorer nº 1 visa também dar maior segurança ao transporte, em relação aos navios contratados. Separando a para o comércio se tornou ponto central no impulso dado por Pequim à infraestrutura mundial agora.

Com os ataques iemenitas ao mar Vermelho, chineses chegaram a buscar alternativa no expresso ferroviário para a Europa, sobretudo com a aproximação do Ano-Novo chinês, em 9 de fevereiro. Com o tempo, evidenciou-se porém que as embarcações da China, assim como da Arábia Saudita e outros, não seriam alvo.

Na virada do ano, foram divulgados estudos sobre o risco de gargalos marítimos, inclusive o estreito de Bab al Mandeb, onde se concentram os ataques iemenitas. Vários outros gargalos ameaçam diretamente a China, que trabalha alternativas preventivas.

Por exemplo, para o caso de fechamento do estreito de Malaca, que liga o mar da China Meridional ao Índico, na rota para Oriente Médio, África e Europa, Pequim investiu em ferrovias e porto em Mianmar, contornando o estreito para alcançar o oceano.

Os gargalos de maior risco, segundo estudo da Universidade de Tsinghua, estão nos próprios mares da China Meridional e Oriental, acima e abaixo de Taiwan. Ou seja, praticamente toda a costa chinesa, com presença intermitente de navios de guerra americanos.

Além de Mianmar, Pequim tem fechado acordos com portos russos no mar do Japão, inclusive Vladivostok, e até fabricado mais navios quebra-gelo, que são vistos como alternativa para uma eventual rota comercial pelo Ártico, defendida pela Rússia.

potencial que foi adquirido pelo comércio entre os emergentes: caso das sanções contra a Rússia", diz. "As exportações para China e Índia marcam o comércio russo-asiático".

Pequim acelerou a mudança diante das medidas de EUA e Europa para dissociar ou "desarriscar" (de-risk, em inglês) suas economias através de tarifas de importação, controles de exportação e até do abandono de acordos com a China, como a recente saída da Itália da BRI, sob pressão de Washington.

O quadro deve se acentuar se Donald Trump for eleito.

No Oriente Médio, além da BRI, a aproximação geopolítica com algumas das principais economias, como Arábia Saudita e Emirados, permitiu a entrada nos países de atores chineses também de tecnologia, como Huawei, Tencent e Alibaba.

"Temos de pensar na BRI como uma ampla política industrial", diz Huang. "Você precisa tornar seu produto mais utilizável e mais barato. Isso significa construir infraestrutura".

Sig. Significa construir rotas de transporte e portos e ajudar a construir ferrovias, para que o volume e o custo possam ser melhorados".

No caso do Brasil, as importações da China (inclusive Hong Kong e Macau) até diminuíram, 12,4%, para US\$ 53,9 bilhões. Mas as exportações bateram recorde, US\$ 105,7 bilhões, e a parceria se ampliou.

A inclusão do país na tradicional turnê mundial de início de ano do chanceler Wang Yi foi tratada na imprensa chinesa como sinal do crescimento bilateral, que celebra o cinquentenário de relações diplomáticas em agosto.

Em novembro, deve-se abrir o comércio com o próprio líder Xi Jinping um megaporto chinês no Peru — que terá o Brasil como um de seus maiores clientes potenciais.

Chancay, erguido ao custo de US\$ 3,5 bilhões e com participação majoritária da empresa de logística chinesa Cosco, servirá de parada final da Rodovia Transoesteânica que começa em São Paulo, podendo escoar commodities das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste.

Para os produtores brasileiros, além do ganho com o menor tempo de viagem, será uma alternativa ao Canal do Panamá, um dos gargalos de transporte marítimo que vêm afetando o comércio internacional. "Hoje em dia, a competitividade chinesa não está na mão de obra barata e sim na eficiência da sua infraestrutura", diz Wachholz.

Para ela, Chancay é simbólica do crescimento que os chineses adotaram em seu próprio país. "No médio e longo prazo, um porto de maior eficiência será positivo para o Bra-

sil e os países latino-americanos, principalmente vizinhos do Peru". Avalia que alguns estados brasileiros se beneficiem mais, como aqueles da região Norte. "O grande exportador de grãos, Mato Grosso".

O porto peruano é parte da disseminação das rotas comerciais chinesas, que abrangem, mas não se limita à BRI. No Brasil, que não se vinculou à iniciativa, a China já está presente em Paraguri, um entre mais de cem portos pelo mundo nos quais o país investe ou tem participação.

E o Porto de Vila Velha concentra as importações da BYD, devendo receber o meganavio Explorer N° 1 neste ano. "Achei para exportar carros elétricos para a América Latina é colocar na frota navios transportadores 'puros' [so de automóveis] e expandir portos, para baixar o custo até as lojas", diz Huang. "O que poderá permitir à BYD, por exemplo, precificar o Seagull [no Brasil, Dolphin Mini] em R\$ 99 mil".

O Explorer nº 1 visa também dar maior segurança ao transporte, em relação aos navios contratados. Separando a para o comércio se tornou ponto central no impulso dado por Pequim à infraestrutura mundial agora.

Com os ataques iemenitas ao mar Vermelho, chineses chegaram a buscar alternativa no expresso ferroviário para a Europa, sobretudo com a aproximação do Ano-Novo chinês, em 9 de fevereiro. Com o tempo, evidenciou-se porém que as embarcações da China, assim como da Arábia Saudita e outros, não seriam alvo.

Na virada do ano, foram divulgados estudos sobre o risco de gargalos marítimos, inclusive o estreito de Bab al Mandeb, onde se concentram os ataques iemenitas. Vários outros gargalos ameaçam diretamente a China, que trabalha alternativas preventivas.

Por exemplo, para o caso de fechamento do estreito de Malaca, que liga o mar da China Meridional ao Índico, na rota para Oriente Médio, África e Europa, Pequim investiu em ferrovias e porto em Mianmar, contornando o estreito para alcançar o oceano.

Os gargalos de maior risco, segundo estudo da Universidade de Tsinghua, estão nos próprios mares da China Meridional e Oriental, acima e abaixo de Taiwan. Ou seja, praticamente toda a costa chinesa, com presença intermitente de navios de guerra americanos.

Além de Mianmar, Pequim tem fechado acordos com portos russos no mar do Japão, inclusive Vladivostok, e até fabricado mais navios quebra-gelo, que são vistos como alternativa para uma eventual rota comercial pelo Ártico, defendida pela Rússia.

potencial que foi adquirido pelo comércio entre os emergentes: caso das sanções contra a Rússia", diz. "As exportações para China e Índia marcam o comércio russo-asiático".

Pequim acelerou a mudança diante das medidas de EUA e Europa para dissociar ou "desarriscar" (de-risk, em inglês) suas economias através de tarifas de importação, controles de exportação e até do abandono de acordos com a China, como a recente saída da Itália da BRI, sob pressão de Washington.

O quadro deve se acentuar se Donald Trump for eleito.

No Oriente Médio, além da BRI, a aproximação geopolítica com algumas das principais economias, como Arábia Saudita e Emirados, permitiu a entrada nos países de atores chineses também de tecnologia, como Huawei, Tencent e Alibaba.

"Temos de pensar na BRI como uma ampla política industrial", diz Huang. "Você precisa tornar seu produto mais utilizável e mais barato. Isso significa construir infraestrutura".

Sig. Significa construir rotas de transporte e portos e ajudar a construir ferrovias, para que o volume e o custo possam ser melhorados".

No caso do Brasil, as importações da China (inclusive Hong Kong e Macau) até diminuíram, 12,4%, para US\$ 53,9 bilhões. Mas as exportações bateram recorde, US\$ 105,7 bilhões, e a parceria se ampliou.

A inclusão do país na tradicional turnê mundial de início de ano do chanceler Wang Yi foi tratada na imprensa chinesa como sinal do crescimento bilateral, que celebra o cinquentenário de relações diplomáticas em agosto.

Em novembro, deve-se abrir o comércio com o próprio líder Xi Jinping um megaporto chinês no Peru — que terá o Brasil como um de seus maiores clientes potenciais.

Chancay, erguido ao custo de US\$ 3,5 bilhões e com participação majoritária da empresa de logística chinesa Cosco, servirá de parada final da Rodovia Transoesteânica que começa em São Paulo, podendo escoar commodities das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste.

Para os produtores brasileiros, além do ganho com o menor tempo de viagem, será uma alternativa ao Canal do Panamá, um dos gargalos de transporte marítimo que vêm afetando o comércio internacional. "Hoje em dia, a competitividade chinesa não está na mão de obra barata e sim na eficiência da sua infraestrutura", diz Wachholz.

Para ela, Chancay é simbólica do crescimento que os chineses adotaram em seu próprio país. "No médio e longo prazo, um porto de maior eficiência será positivo para o Bra-

sil e os países latino-americanos, principalmente vizinhos do Peru". Avalia que alguns estados brasileiros se beneficiem mais, como aqueles da região Norte. "O grande exportador de grãos, Mato Grosso".

O porto peruano é parte da disseminação das rotas comerciais chinesas, que abrangem, mas não se limita à BRI. No Brasil, que não se vinculou à iniciativa, a China já está presente em Paraguri, um entre mais de cem portos pelo mundo nos quais o país investe ou tem participação.

E o Porto de Vila Velha concentra as importações da BYD, devendo receber o meganavio Explorer N° 1 neste ano. "Achei para exportar carros elétricos para a América Latina é colocar na frota navios transportadores 'puros' [so de automóveis] e expandir portos, para baixar o custo até as lojas", diz Huang. "O que poderá permitir à BYD, por exemplo, precificar o Seagull [no Brasil, Dolphin Mini] em R\$ 99 mil".

O Explorer nº 1 visa também dar maior segurança ao transporte, em relação aos navios contratados. Separando a para o comércio se tornou ponto central no impulso dado por Pequim à infraestrutura mundial agora.

Com os ataques iemenitas ao mar Vermelho, chineses chegaram a buscar alternativa no expresso ferroviário para a Europa, sobretudo com a aproximação do Ano-Novo chinês, em 9 de fevereiro. Com o tempo, evidenciou-se porém que as embarcações da China, assim como da Arábia Saudita e outros, não seriam alvo.

Na virada do ano, foram divulgados estudos sobre o risco de gargalos marítimos, inclusive o estreito de Bab al Mandeb, onde se concentram os ataques iemenitas. Vários outros gargalos ameaçam diretamente a China, que trabalha alternativas preventivas.

Por exemplo, para o caso de fechamento do estreito de Malaca, que liga o mar da China Meridional ao Índico, na rota para Oriente Médio, África e Europa, Pequim investiu em ferrovias e porto em Mianmar, contornando o estreito para alcançar o oceano.

Os gargalos de maior risco, segundo estudo da Universidade de Tsinghua, estão nos próprios mares da China Meridional e Oriental, acima e abaixo de Taiwan. Ou seja, praticamente toda a costa chinesa, com presença intermitente de navios de guerra americanos.

Além de Mianmar, Pequim tem fechado acordos com portos russos no mar do Japão, inclusive Vladivostok, e até fabricado mais navios quebra-gelo, que são vistos como alternativa para uma eventual rota comercial pelo Ártico, defendida pela Rússia.

potencial que foi adquirido pelo comércio entre os emergentes: caso das sanções contra a Rússia", diz. "As exportações para China e Índia marcam o comércio russo-asiático".

Pequim acelerou a mudança diante das medidas de EUA e Europa para dissociar ou "desarriscar" (de-risk, em inglês) suas economias através de tarifas de importação, controles de exportação e até do abandono de acordos com a China, como a recente saída da Itália da BRI, sob pressão de Washington.

O quadro deve se acentuar se Donald Trump for eleito.

No Oriente Médio, além da BRI, a aproximação geopolítica com algumas das principais economias, como Arábia Saudita e Emirados, permitiu a entrada nos países de atores chineses também de tecnologia, como Huawei, Tencent e Alibaba.

"Temos de pensar na BRI como uma ampla política industrial", diz Huang. "Você precisa tornar seu produto mais utilizável e mais barato. Isso significa construir infraestrutura".

Sig. Significa construir rotas de transporte e portos e ajudar a construir ferrovias, para que o volume e o custo possam ser melhorados".

No caso do Brasil, as importações da China (inclusive Hong Kong e Macau) até diminuíram, 12,4%, para US\$ 53,9 bilhões. Mas as exportações bateram recorde, US\$ 105,7 bilhões, e a parceria se ampliou.

A inclusão do país na tradicional turnê mundial de início de ano do chanceler Wang Yi foi tratada na imprensa chinesa como sinal do crescimento bilateral, que celebra o cinquentenário de relações diplomáticas em agosto.

Em novembro, deve-se abrir o comércio com o próprio líder Xi Jinping um megaporto chinês no Peru — que terá o Brasil como um de seus maiores clientes potenciais.

Chancay, erguido ao custo de US\$ 3,5 bilhões e com participação majoritária da empresa de logística chinesa Cosco, servirá de parada final da Rodovia Transoesteânica que começa em São Paulo, podendo escoar commodities das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste.

Para os produtores brasileiros, além do ganho com o menor tempo de viagem, será uma alternativa ao Canal do Panamá, um dos gargalos de transporte marítimo que vêm afetando o comércio internacional. "Hoje em dia, a competitividade chinesa não está na mão de obra barata e sim na eficiência da sua infraestrutura", diz Wachholz.

Para ela, Chancay é simbólica do crescimento que os chineses adotaram em seu próprio país. "No médio e longo prazo, um porto de maior eficiência será positivo para o Bra-

sil e os países latino-americanos, principalmente vizinhos do Peru". Avalia que alguns estados brasileiros se beneficiem mais, como aqueles da região Norte. "O grande exportador de grãos, Mato Grosso".

O porto peruano é parte da disseminação das rotas comerciais chinesas, que abrangem, mas não se limita à BRI. No Brasil, que não se vinculou à iniciativa, a China já está presente em Paraguri, um entre mais de cem portos pelo mundo nos quais o país investe ou tem participação.