

Ano XXXVIII
158

Janeiro,
Fevereiro e
Março de
2024

# NOVA INDÚSTRIA BRASIL

Relações Econômicas Brasil e China



**FUNCEX** 



centro de estudos do comércio exterior

Ajudando o Brasil a expandir fronteiras

### **EDITORIAL**

2 Cenários para 2024-2025

Miguel Lins

### **ENTREVISTA**

4 Gustavo Amaral

Presidente da Fundação Severino Sombra

### COMENTÁRIO INTERNACIONAL

12 Nona economia do mundo, mas podemos ir além

George Vidor

### **MARCA-BRASIL**

14 Música no Museu, um elo na divulgação internacional do Brasil

Sergio Costa e Silva

### PERSPECTIVAS ECONÔMICAS

19 O Brasil e o G20

Paulo Roberto de Almeida

22 Riscos geopolíticos: a instabilidade dos mercados de energia permanece em 2024

Luis Augusto Medeiros Rutledge

# RELAÇÕES ECONÔMICAS BRASIL E CHINA

26 Fortalecendo laços comerciais: o papel das instituições no comércio bilateral Brasil-China

Alexandre Coelho e Rafaella Mello

36 Uma nova cultura exportadora para a China

Thais Moretz Sohn Fernandes

## NOVA INDÚSTRIA BRASIL

44 Nova Indústria Brasil: uma avaliação crítica da nova política industrial brasileira

Andre Nassif

56 Redução de custos e agilidade no comércio exterior brasileiro na Base da Indústria de Defesa e de Energia Nuclear à serviço da Neoindustrialização

Frederico Teixeira

64 Sugestões para missão orientada para inovar e exportar dispositivos médicos do Brasil

Abdul Temporário

# Nona economia do mundo, mas podemos ir além





George Vidor é jornalista e economista

Com um crescimento da ordem de 2,9%, conforme a estimativa preliminar do IBGE para o Produto Interno Bruto (PIB) em 2023, a economia brasileira teria alcançado a nova posição no *ranking* global. Passamos o Canadá e a Rússia, e ainda estamos ligeiramente atrás da Itália, com tendência a superá-la caso em 2024 o Brasil consiga crescer mais que 2%. Estaremos longe de países como Alemanha, Japão, Índia e Reino Unido, e ainda mais distante dos Estados Unidos e da China. Porém, subindo um degrau de casa vez.

Para se ter ideia dessa distância, o PIB brasileiro é cerca da metade do alemão. Em termos de renda média, a distância se multiplica, porque a Alemanha tem 87 milhões de habitantes e o Brasil, 203 milhões. No entanto, a renda média brasileira supera a da Índia. Por esse parâmetro, o Brasil talvez se equiparasse ao Japão dos anos 1950, embora não se possa comparar acessos às comodidades entre uma época e outra. O grau de pobreza no Brasil permanece elevado e extremamente incômodo pela desigualdade (na América do Sul, só comparável à do Chile, que, no entanto, tem uma renda média superior à brasileira). Mesmo os mais pobres têm no Brasil, em grande parte, acesso à energia elétrica, à telefonia celular, à internet, a eletrodomésticos em geral. Faltam transportes, moradias dignas, educação etc.

O desenvolvimento econômico capaz de proporcionar bem-estar à maioria da popular é um processo sem fórmulas mágicas, que exige esforço de poupança, investimento, ganhos persistentes de produtividade e uma razoável ajuda da natureza.

Em 2023, o comércio exterior foi uma das forças motrizes da economia brasileira. O agronegócio continua a se destacar tanto pelo lado das exportações como no avanço em culturas e atividades antes dominadas pelas importações. Já não está longe o dia em que a produção nacional de trigo vai se igualar ao consumo interno do produto (por questões de preço e qualidade, parte da produção tende a ser exportada e parte do consumo continua atendido por importações). Azeite de oliva, vinhos finos, frutas de clima temperado e até levedo para fabricação de cerveja estão ocupando espaço, mesmo que modesto, por enquanto, no agronegócio. A perigosa dependência em relação a fertilizantes importados de países problemáticos tende também a diminuir.

O agronegócio divide com a indústria extrativa (minérios, petróleo e derivados) a primazia da pauta brasileira de exportações. Mas o Brasil exporta aço, veículos, aeronaves, metais, e excedente de energia elétrica para países vizinhos, quando isso é possível.



Não parece haver dúvidas de que o comércio exterior é bem mais do que um complemento. Já é, e será ainda mais, um dos principais vetores de crescimento da economia brasileira, especialmente quando associado ao nosso mercado interno. Exemplo disso é a virada tão aguardada na indústria automobilística. A descarbonização não é hoje uma agenda restrita a ambientalistas. Trata-se de uma agenda global, urgente, em face das mudanças climáticas. E por exigências dos mercados. Até por instinto de sobrevivência, a questão da sustentabilidade entrou em definitivo para os aspectos mais importantes nas decisões de investimento. Há racionalidade econômica em tudo isso; não se trata de romantismo por um mundo ideal.

No caso da indústria automobilística, o melhor custo-benefício para o Brasil está na fabricação de veículos híbridos, nos quais os motores a combustão possam utilizar o etanol. Na equação que calcula o total de emissões de carbono na cadeia produtiva e no consumo, os veículos híbridos com utilização de etanol apresentam melhores resultados que os carros puramente com motores elétricos. E a um custo competitivo com os automóveis movidos com motores somente a combustão. Graças à tecnologia dos motores flex, que as montadoras brasileiras dominam, esses veículos híbridos poderão atender a outros mercados, especialmente os da América Latina, sem que se sintam vulneráveis diante da necessidade de importação e de etanol – cuja produção está concentra-

da no Brasil e nos Estados Unidos –, pois terão a possibilidade de serem abastecidos também com gasolina, ou a combinação dos dois combustíveis.

Toyota e Stellantis (Fiat, Chrysler, Peugeot-Citroen) anunciaram vultosos investimentos para adaptar suas linhas de produção no Brasil, com resultados que começarão a aparecer em 2025 e 2026. Tudo indica que as demais montadoras seguirão por esse mesmo caminho. Ouso dizer que a maioria dos carros produzidos no Brasil no fim desta década será de veículos híbridos, mantendo a indústria brasileira em um patamar de 3 milhões de unidades anuais, ou seja, entre as dez nações que mais fabricam veículos.

A substituição da frota a combustão por motores puramente elétricos exigiria uma forte ampliação do parque térmico brasileiro, sujando a matriz brasileira de geração de eletricidade, atualmente com 84% da carga de consumo atendida for fontes renováveis e/ou limpas, de baixo impacto ambiental. A produção brasileira de etanol poderá crescer, e muito, assim como a dos demais biocombustíveis e do futuro hidrogênio verde. Um impulso a mais para o agronegócio, que tem a possibilidade de incorporar 4,5 milhões de hectares ao ano de áreas degradadas por pastos mal utilizados (ou seja, sem necessidade de desmatamento). No esteio dessa expansão, precisaremos de mais infraestrutura de transporte (ferrovias, rodovias, terminais) e armazenamento.

Vetores e alavancas de crescimento não faltam para a economia brasileira. Há muitos outros desafios a serem enfrentados, mas isso é outra questão, e, por enquanto, ficamos por aqui.

"

A produção brasileira de etanol poderá crescer, e muito, assim como a dos demais biocombustíveis e do futuro hidrogênio verde. Um impulso a mais para o agronegócio, que tem a possibilidade de incorporar 4,5 milhões de hectares ao ano de áreas degradadas por pastos mal utilizados (ou seja, sem necessidade de desmatamento)