

## Ásia ganha espaço e absorve metade da exportação brasileira

**Fonte:** *Valor Econômico*

**Data:** *23/10/2020*

Praticamente metade dos embarques brasileiros tem como destino um grupo de países distantes cerca de 50 dias por via marítima. A Ásia, excluindo Oriente Médio, absorveu de janeiro a setembro deste ano US\$ 76,22 bilhões em produtos brasileiros, o que representou 48,7% do total exportado. Em iguais meses do ano passado essa fatia era de 40,5%. A exportação para o continente cresceu 10,9% no período enquanto o total embarcado pelo Brasil caiu 7,7%, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), ligada ao Ministério da Economia.

Rumo à Ásia foram neste ano 82% da soja em grão que saiu do Brasil, 84,4% do minério de ferro e 75,3% do petróleo bruto. A China contribuiu fortemente para esse avanço. Maior destino comercial do Brasil quando consideramos países, isoladamente, a China avançou de 27,6% para 34,1% na fatia de embarques brasileiros de janeiro a setembro do ano passado para iguais meses deste ano. Mas o restante da Ásia também colaborou.

A Coreia do Sul comprou US\$ 2,7 bilhões em produtos brasileiros de janeiro a setembro deste ano, alta de 6,2% em relação a igual período de 2019. Entre os dez principais parceiros asiáticos, Japão e Índia, porém, foram em caminho inverso. A exportação brasileira para os dois países caiu 23% e 10,7%, respectivamente.

Destaca-se na Ásia o desempenho dos integrantes da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean). Esse bloco reúne dez países numa região em que a demanda cresce em razão de processo de urbanização e aumento de renda. Estão incluídos nesse grupo Cingapura, Malásia, Tailândia, Indonésia e Vietnã, entre outros. A venda de produtos brasileiros aos países da Asean somou US\$ 10,22 bilhões de janeiro a setembro deste ano, com alta de 18% na comparação com mesmos meses de 2019. O quinhão da Asean na exportação brasileira cresceu nesse mesmo período de 5,1% para 6,5%, fatia pequena perto da China, mas superior aos atuais 5,6% dos Mercosul, considerando Argentina, Uruguai e Paraguai.

A participação do Mercosul no total de embarques brasileiros vem caindo no decorrer da última década. Em 2010 o bloco consumia 11,02% da exportação do país de janeiro a setembro. Naquele ano, a Argentina, principal parceiro dentro do bloco, absorveu de 9% dos embarques brasileiros, num nível muito parecido com o dos americanos, que responderam por 9,7%. Em 2014, já em recessão, a Argentina reduziu sua participação para 6,4%, contribuindo para a fatia do Mercosul cair a 9%. No ano passado, com o agravamento da crise e várias medidas para controle cambial, os argentinos ficaram com 4,5%, e o Mercosul, com 6,7%. Neste ano a fatia foi reduzida a 3,8% e 5,6%, respectivamente, sempre de janeiro a setembro.

José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), destaca que o perfil da exportação brasileiros à Ásia como um todo é muito parecido com o das vendas aos chineses, concentrada em commodities. Segundo dados da Secex, o trio soja, minério e óleos brutos de petróleo vendidos pelo Brasil à Ásia somou US\$ 48,4 bilhões, o que representou 63,5% dos embarques totais ao continente de janeiro a setembro. Ao mesmo tempo que há elevação de valores embarcados de commodities, seja por preço ou volume, diz Castro, há redução na exportação de manufaturados pelo Brasil a outros destinos. “Isso faz com que haja um duplo efeito no aumento da participação da Ásia nas exportações brasileiras, ao mesmo tempo em que a Argentina e os Estados Unidos perdem fatia.”

Para Castro, a concentração de exportações na Ásia deve manter nível parecido enquanto não houver reação no embarque de bens industriais. Algo que parece remoto no curto prazo. “A Argentina, mercado importante em manufaturados, não deve sair de sua crise doméstica tão cedo, e a exportação aos europeus e Estados Unidos depende muito da competitividade brasileira.”

Welber Barral, estrategista de comércio exterior do banco Ourinvest, lembra que o avanço dos asiáticos na exportação brasileira não é algo recente. O continente já vinha aumentando seu quinhão gradativamente. Dados oficiais mostram que a fatia da Ásia, de 33,7% em 2015, subiu para 37,3% dois anos depois e para 40,5% em 2019. “Esse avanço já refletia uma questão estrutural, dada pelo aumento da relevância da Ásia como região dinâmica do mundo”, avalia.

A questão conjuntural é dada pela pandemia, que fez o comércio internacional como um todo encolher, o que afetou mais a exportação de manufaturados, diz Barral. A importação de produtos brasileiros pela Ásia foi menos afetada, porque está concentrada em básicos. “Além disso, como a covid-19 surgiu antes na China, a recuperação da economia desse país também ocorre antes.” E como há uma integração entre economia chinesa e os demais países da região, principalmente do Sudeste Asiático, também é natural que o dinamismo da China tenha reflexo nos demais. “Parte dessa região vive um processo de urbanização e aumento de renda, o que eleva a demanda.”

Os embarques para a Ásia aumentaram neste ano principalmente em razão do crescimento de volumes, destaca a economista Lia Valls, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV). Segundo o boletim do Indicador de Comércio Exterior (Icomex) elaborado pelo Ibre, o volume exportado à China cresceu 28,8% de janeiro a setembro contra igual período de 2019. Nos embarques à Ásia, excluindo-se o Oriente Médio e a China, a alta foi de 13,4%. “Isso reflete a mudança de direção do impulso da economia mundial, que agora vai para a Ásia. A pandemia acirrou o diferencial de crescimento entre a Ásia e o resto do mundo.”

Os laços econômicos já existente entre China e outros países do Sudeste Asiático podem avançar ainda mais, diz Lia, em razão de acordos cada vez mais abrangentes que contemplam a região. Para ela, outra influência importante para o comércio como um todo é o conflito entre China e Estados Unidos. O efeito dessa tensão dependerá do resultado das eleições americanas, segundo ela.