



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **15 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 18 de fevereiro de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO Brasil rebate EUA e defende política industrial.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO BNDES E CEF TERÃO MAIS R\$ 130 BI PARA EMPRESTAR.....	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO GOVERNO FALA EM CONTER IMPORTAÇÕES, MAS TEM POUCA MARGEM DE MANOBRA	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO IMPOSTO É REDUZIDO PARA 2% EM LISTA DE 417 IMPORTADOS	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO GOVERNO DIMINUI O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE 417 PRODUTOS.....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO OBAMA TERÁ ALMOÇO COM EMPRESÁRIOS NA SUA VISITA AO BRASIL	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO CAMEX REDUZ ALÍQUOTAS DE IMPORTAÇÃO DE 417 PRODUTOS	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO BARREIRAS À IMPORTAÇÃO	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO País indica que pode, no futuro, copiar medida argentina.....	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Investimento chinês no Brasil já vai além das commodities	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Ofensiva também causa preocupação	14
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Chery e CR Zongshen ampliam presença no país e vão construir fábricas	16
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP CAMEX REDUZ PARA 2% ALÍQUOTA DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO QUE INCIDE SOBRE 417 PRODUTOS	17
VEICULAÇÃO NACIONAL	
LOGWEB LG construirá mais duas fábricas na Zona Franca de Manaus, AM.....	18
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AMERICA ECONOMIA / NOTÍCIAS Ministros de Argentina y Brasil se reúnen para analizar la relación comercial bilateral	19
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Brasil rebate EUA e defende política <u>Distrito Industrial</u>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Na avaliação do governo brasileiro, programas de incentivo do BNDES não podem ser considerados subsídios

Jamil Chade - O Estado de S.Paulo

O governo brasileiro negou que os programas de incentivo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e as isenções fiscais para projetos de desenvolvimento Distrito Industrial sejam subsídios. E também alega que não inclui o banco em suas notificações obrigatórias à Organização Mundial do Comércio (OMC) porque segue o mesmo padrão do governo americano em tornar público o detalhe de seus programas industriais: discricção total.

Ontem, o Estado revelou que o governo americano enviou ao Brasil um documento questionando a política Distrito Industrial do País e levantando suspeitas de que se trata de esquemas que deveriam ser proibidos.

A diplomacia brasileira confirmou que já está respondendo aos americanos e que, em maio, o tema voltará a ser alvo de um debate numa reunião da OMC. Brasília, porém, insiste que já respondeu a esse questionamento em diversas ocasiões no passado e que a resposta agora será a mesma: o BNDES não é um subsídio. Além disso, o Itamaraty insiste que os Estados Unidos fazem isso com todos os países.

O Brasil, como exige a OMC, confirmou em setembro de 2010 que o governo dá em subsídios legais R\$ 35 bilhões à indústria nacional. Mas o governo americano critica o fato

de que o Brasil não incluiu em sua lista de subsídios a atuação do BNDES nem uma série de outros programas.

Ou seja, suspeita que o volume seja bem maior. A resposta do Itamaraty é clara: o BNDES não foi incluído porque o governo não o considera como subsídio. Além disso, o governo brasileiro passou a evitar dar muita informação aos Estados Unidos sobre seus programas, depois de ver que a Casa Branca não publicava parte de seus programas de incentivos.

Ainda assim, o governo americano quer agora explicações por parte do Brasil sobre o BNDES. A Casa Branca levanta a suspeita de que os empréstimos do banco estejam vinculados com a compra de produtos locais e não importados, o que poderia ser uma violação internacional.

Diversos outros problemas também foram questionados, como os incentivos dados pela Zona Franca de Manaus, a isenção de IPI para produtos tecnológicos, a Política de Desenvolvimento Produtivo, fundos de investimentos regionais e até o Profarma.

Apesar de o governo brasileiro classificar o questionamento americano de "rotina", a Casa Branca não vê as coisas da mesma maneira.

Diplomatas americanos não afastam a possibilidade de que o pedido de informação seja um passo preliminar para um questionamento legal, ainda que nenhuma decisão tenha sido tomada por enquanto.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO BNDES E CEF TERÃO MAIS R\$ 130 BI PARA EMPRESTAR		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Tesouro faz injeção de recursos no caixa dos dois bancos que, com isso, ganham novos limites para concessão de empréstimos

Fabio Graner - O Estado de S.Paulo

O governo autorizou ontem o Tesouro a promover injeções de capital na Caixa e no Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**) que vão aumentar em cerca de R\$ 130 bilhões a capacidade de empréstimos desses dois bancos públicos.

A Caixa receberá do Tesouro R\$ 2,2 bilhões em ações da Petrobrás e da Eletrobrás, o que vai alavancar em cerca de R\$ 30 bilhões seu potencial de empréstimos, enquanto o **BNDES** receberá R\$ 6,4 bilhões só em ações da Petrobrás, que ampliarão em R\$ 100 bilhões a capacidade de a instituição financiar projetos.

De acordo com o vice-presidente de controle e riscos da Caixa Econômica Federal, Marcos Vasconcelos, o aporte de capital do Tesouro no banco já vinha sendo negociado desde o segundo semestre do ano passado, diante do ritmo acelerado de concessão de empréstimos do banco. No ano passado, a Caixa registrou alta de 41% no volume de crédito concedido, com destaque para operações no segmento imobiliário.

Com a operação, o chamado índice de Basileia da Caixa, que hoje está em 15,4%, subirá para 16%. Mas deve encerrar o ano na casa dos 15%, por causa do crescimento do volume de empréstimos da instituição neste ano, previsto para ficar em torno de 30%.

O índice de Basileia é uma medida que define quanto de patrimônio um banco tem em relação ao seus ativos, especialmente de crédito. Pela legislação atual, os bancos têm de ter, no mínimo, R\$ 11 de capital (patrimônio) para cada R\$ 100 emprestados.

Vasconcelos salientou que o aporte recebido garante capacidade de a Caixa emprestar no atual ritmo e perfil até

2014. "Com o que temos hoje, sem a capitalização e no ritmo de crescimento de 30%, teríamos condições de expandir o crédito até 2012", disse o vice-presidente.

Ele explicou ainda que, como boa parte da alta de financiamentos da instituição foi no segmento de imóveis, que tem menor risco e por isso exige menor reserva de capital, o aporte de R\$ 2,2 bilhões do Tesouro acaba gerando uma alavancagem maior na capacidade de crédito da Caixa. Por isso, a previsão é de uma expansão de R\$ 30 bilhões na capacidade de crédito.

Potencial. Em relação ao **BNDES**, a assessoria do banco apenas informou que a capitalização anunciada alavanca o patrimônio de referência do banco em R\$ 10 bilhões, elevando em R\$ 100 bilhões o potencial de financiamentos.

Segundo a instituição, o capital injetado não tem relação com os recursos que serão emprestados pelo Tesouro como fonte de recursos (funding) para financiamentos do banco, como no programa PSI.

Esse empréstimo, cujo valor ainda não foi divulgado, mas segundo fontes pode passar de R\$ 40 bilhões, tem de ser pago ao governo no futuro. Nos últimos dois anos, o governo emprestou R\$ 180 bilhões para o **BNDES** acelerar seus financiamentos.

Expansão R\$ 2,2 bi é o montante que a Caixa receberá do Tesouro por meio das ações da Petrobrás e da Eletrobrás 16% será o futuro Índice de Basileia do banco. Atualmente, está em 15,4%, mas deverá encerrar o ano em 15% por causa do crescimento no volume de empréstimo R\$ 100 bi é o novo potencial de financiamento do **BNDES** por conta da capitalização

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO GOVERNO FALA EM CONTER <u>IMPORTAÇÕES</u>, MAS TEM POUCA MARGEM DE MANOBRA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Elevação de alíquotas de Imposto de Importação está restrita a uma lista de 100 produtos dos países do Mercosul, e o Brasil já tem 96

Renata Veríssimo - O Estado de S.Paulo

Apesar da pressão da indústria para que as medidas protecionistas sejam intensificadas, o governo não tem muita margem de manobra para aumentar os impostos de importação e esbarra na própria burocracia para fortalecer as medidas de defesa comercial.

Como o Brasil precisa praticar as mesmas tarifas que os parceiros do Mercosul, a elevação de alíquotas unilateralmente teria de ocorrer por meio da lista de exceção a que cada País tem direito. O problema é que a relação só pode ter 100 itens. O Brasil já tem 96, o que não deixa muito espaço para novos produtos.

O governo pode excluir alguns itens para introduzir outros, ou aumentar as alíquotas para alguns produtos que já estão na lista de exceção. Ainda assim, é restrito o espaço para uma ação do governo. "A margem para aumentar tarifas é pequena. Além disso, existe uma resistência de setores importadores ao aumento de tarifas", avalia o economista-chefe da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex), Fernando Ribeiro.

Outro consultor de comércio exterior, que pediu para não ser identificado, avalia que o ministro do Desenvolvimento, Fernando PIMentel, "caiu numa armadilha". "Ele prometeu muita coisa e não conseguirá cumprir."

O ministro antecipou que o governo analisa a possibilidade de elevar o Imposto de Importação de produtos cujos similares nacionais sofram concorrência de importados por causa da valorização do real e da

concorrência chinesa, como calçados, têxteis, máquinas e equipamentos.

O problema é que a lista também é usada para conter o possível desabastecimento de algum produto ou baratear compras do governo, como medicamentos. Nesses casos, as alíquotas são reduzidas em relação ao imposto de importação cobrado pelo Mercosul. Sem a inclusão na lista de exceção, o Brasil só pode aumentar alíquotas se conseguir convencer os parceiros do bloco a aplicarem a mesma tarifa.

Camex. A lista de exceção está sendo analisada pelos técnicos da Câmara de Comércio Exterior (Camex), que é composta por sete ministros. A primeira reunião do órgão no atual governo será presidida pela presidente Dilma Rousseff, que pretende, com o ato, mostrar o fortalecimento da Camex. Porém, o Planalto ainda não conseguiu um espaço na agenda da presidente para marcar a reunião. O colegiado terminou o governo Lula esvaziado. Praticamente todos os ministros enviavam representantes às reuniões mensais. A própria Dilma, que integrava a Camex como ministra da Casa Civil, quase não participava das reuniões.

Para o economista-chefe da Funcex, a saída para conter as importações desleais será o aperfeiçoamento do sistema de defesa comercial, também já anunciado por PIMentel.

Ele defende um posicionamento mais duro do Brasil na análise dos pedidos de abertura de processos contra dumping ou concorrência desleal. Ribeiro disse que o Brasil pode passar a adotar com mais frequência o chamado "direito provisório", ou seja, aplicar temporariamente uma sobretaxa até o fim do processo de investigação.

O mecanismo já existe, mas é pouco usado na avaliação do economista. "Os Estados Unidos usam o direito provisório com muita frequência", destacou

Ribeiro. "Com esse mecanismo, o governo pode trabalhar nas regras da OMC (Organização Mundial do **Comércio**) e não pode ser acusado de protecionismo."

Receita. Uma fonte, no entanto, lembra que a abertura de processos de investigação está difícil porque a Receita Federal se recusa a passar para o **Ministério do Desenvolvimento** dados individualizados das operações de **importações** e exportações. O Fisco

alega que as informações estão protegidas por sigilo fiscal.

O problema foi discutido entre **PIM**entel e o ministro da Fazenda, Guido Mantega, na semana passada. No fim do ano, chegou-se a cogitar a edição de uma medida provisória para permitir o repasse dos dados pela Receita, mas a MP não foi editada.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO		EDITORIA
	TÍTULO IMPOSTO É REDUZIDO PARA 2% EM LISTA DE 417 <u>IMPORTADOS</u>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Renata Veríssimo - O Estado de S.Paulo

O governo reduziu para 2% a alíquota do Imposto de **Importação** para 408 tipos de bens de capital e nove itens de informática e telecomunicações. Os itens foram incluídos na lista de ex-tarifários, que permite a redução temporária de tarifas para aquisição no exterior de bens de capital, informática e telecomunicação que não têm **produção** nacional. A redução de tarifas ocorre depois da análise pelo

governo dos projetos de investimentos apresentados pela iniciativa privada.

Segundo o **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, os investimentos previstos nos projetos beneficiados com a queda do Imposto de **Importação** somam US\$ 2,132 bilhões. Os maiores investimentos ocorreram nos setores automotivo, gráfico e de bens de capital.



VEÍCULO
FOLHA DE SÃO PAULO

EDITORIA

TÍTULO
GOVERNO DIMINUI O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE 417 PRODUTOS

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

DE BRASÍLIA - O governo reduziu, desde ontem, o imposto de importação de mais 417 produtos.

A medida vai na contramão do que está sendo preparado pelo governo, de alta das tarifas para proteger a indústria nacional contra a concorrência estrangeira.

A justificativa é a de que esses itens, que serão usados em investimentos, não são produzidos no Brasil.

Lista, publicada ontem no "Diário Oficial da União", inclui máquinas e equipamentos e itens de informática e telecomunicações.

O imposto de importação dos produtos foi reduzido a 2%. Até então, a tarifa variava de 16% a 12%.

Entre os principais setores beneficiados com a redução de alíquota estão o automotivo, o petrolífero, o gráfico e a própria indústria de fabricação de máquinas.



VEÍCULO
FOLHA DE SÃO PAULO

EDITORIA

TÍTULO
OBAMA TERÁ ALMOÇO COM EMPRESÁRIOS NA SUA VISITA AO BRASIL

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

Gesto seria compensação do presidente dos EUA pelo fato de não incluir SP em viagem

DO RIO

Barack Obama não incluiu São Paulo em sua visita ao Brasil, mas representantes do empresariado paulista terão uma chance de conversar com o presidente americano em um almoço no Itamaraty, no dia 19 de março.

O Planalto quer aproveitar a visita para ativar um fórum binacional de executivos criado no governo Lula.

Na outra perna de sua viagem, no dia 20 no Rio, Obama terá contato com a população. Estão previstos passagem por uma favela com UPP (Unidade de Polícia Pacificadora) e, como antecipou a Folha, um discurso público.

Ainda não se sabe qual mensagem o presidente americano trará ao **Brasil** e à América do Sul.

Também não está acertado o caráter formal da visita, se de Estado, oficial ou de trabalho. A primeira

hipótese, que incluiria um pronunciamento de Obama a uma sessão conjunta do Senado e da Câmara, está quase descartada, já que ele vem num fim de semana (deve chegar na sexta, dia 18, à noite).

Na falta, até agora, da perspectiva de apoio de Obama à candidatura brasileira a uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da ONU, os dois países negociam acordos econômicos e no setor de biocombustíveis.

No primeiro caso, seria um acordo de facilitação do **comércio**. No segundo, prevê-se o aprofundamento do memorando assinado em 2007, que estabeleceu a colaboração bilateral na implantação da **produção** de biocombustíveis em terceiros países. (CLAUDIA ANTUNES)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO CAMEX REDUZ ALÍQUOTAS DE <u>IMPORTAÇÃO</u> DE 417 PRODUTOS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Folhpress, de São Paulo

O governo reduziu o Imposto de importação (II) de uma lista de 417 produtos. A medida, que entrou em vigor ontem, baixa a alíquota do imposto, que estava entre 16% e 14%, para 2% até 30 de junho de 2012.

Resoluções publicadas ontem no "Diário Oficial" trazem a relação dos 408 bens de capital e 9 bens de informática e telecomunicações beneficiados pela medida.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, os investimentos globais previstos vinculados aos 417 produtos somam US\$ 2, 130 bilhões, enquanto as importações de

equipamentos alcançam US\$ 767 milhões. Quanto ao valor total dos investimentos, os três setores com maiores participações são o setor automotivo, com 56,67%, gráfico, com 6,78% e bens de capital, com 3,4%. Quanto ao valor das importações em ex-tarifários, os três setores com maiores participações foram gráfico, com 18,5%, petróleo, com 8,85%, e bens de capital, com 8,06%

O mecanismo de redução do Imposto de importação é usado pelo governo desde 2003, para que a iniciativa privada possa adquirir no exterior bens de informática e telecomunicações que não são produzidos pela indústria instalada no país.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO BARREIRAS À <u>IMPORTAÇÃO</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Naercio Menezes Filho

O **Governo Federal** está implementando uma série de medidas para dificultar a entrada de produtos **importados** no Brasil. Primeiro, as alíquotas para **importação** de brinquedos foram elevadas de 20% para 30%. A partir de julho, os produtos eletroeletrônicos **importados** só poderão ingressar no **Brasil** se contarem com o selo de qualidade do Inmetro. Além disso, o governo brasileiro estuda aumentar as tarifas de **importação** dos produtos têxteis, calçados e dos eletroeletrônicos.

O objetivo dessas medidas é proteger a indústria doméstica da concorrência internacional; afinal, a participação de produtos **importados** no consumo doméstico chegou a 20% no ano passado. Será que essas medidas protecionistas fazem sentido?

Parece-me que não. O que essas medidas fazem é simplesmente transferir renda dos consumidores para os empresários dos setores afetados, num momento em que a indústria nacional vai de vento em popa. Dados do IBGE mostram que a **produção Distrito Industrial** cresceu cerca 10% em 2010 em relação ao ano anterior. O emprego na indústria, por sua vez, cresceu 3,4 % no ano passado, a maior elevação desde o início da série histórica. A maior participação dos produtos **importados** no **mercado** doméstico ocorre simplesmente porque o crescimento da indústria tem se mostrado insuficiente para atender ao crescimento da demanda doméstica. A diferença está sendo suprida pelos produtos **importados** (que também contribuem para aumentar a demanda com seus preços mais baixos).

Mas, por que a indústria brasileira não consegue acompanhar o crescimento do **mercado** doméstico? O principal problema da indústria é a sua baixa competitividade relativa aos concorrentes internacionais. As razões para isso estão relacionadas com o famoso 'custo Brasil' (ineficiências na infraestrutura e na administração pública), mas também ao baixo crescimento da produtividade nas empresas nacionais. E a produtividade das empresas brasileiras cresce pouco porque a taxa de inovações é baixa, porque faltam trabalhadores educados em escolas de qualidade e porque as

práticas gerenciais na maior parte das empresas são ultrapassadas.

Na China, por exemplo, a produtividade tem crescido aceleradamente, a obtenção de patentes também e a qualidade da educação de uma das suas maiores cidades (Xangai) é melhor do que em todos os países da Organização para Cooperação e **Desenvolvimento** Econômico (OCDE), segundo a última avaliação do Programa Internacional de Avaliação de Alunos (Pisa, na sigla em inglês).

Ao aumentar as tarifas de **importação**, o governo diminui a concorrência e provoca uma acomodação dos setores beneficiados, o que tende a diminuir ainda mais as inovações e o crescimento da produtividade das empresas brasileiras. Ou seja, o resultado final é o oposto do esperado. Uma das únicas justificativas possíveis para o aumento de tarifas seria preservar o emprego nos setores protegidos, sob a hipótese de que eles não poderiam trabalhar em outro setor. Mas, mesmo essa justificativa é implausível numa época em que a economia brasileira aproxima-se rapidamente do pleno-emprego.

Por fim, o aumento das tarifas impede que as firmas brasileiras adquiram insumos internacionais mais avançados tecnologicamente, o que também contribui para diminuir a sua produtividade e a competitividade.

Um artigo recente, por exemplo, utilizou o episódio de liberalização comercial na Índia nos anos 90 para mostrar que a redução de tarifas foi responsável por cerca de 30% dos novos produtos introduzidos pelas firmas indianas, graças à utilização de novas variedades de insumos que eram muito caros quando as tarifas eram elevadas. Esses novos produtos foram responsáveis por 25% do crescimento da **produção** manufatureira indiana.

Aumento das tarifas impede que brasileiros adquiram insumos internacionais de tecnologia avançada. Assim, a abertura comercial aumenta a variedade de bens disponíveis para os consumidores tanto diretamente, com novos produtos **importados**, como indiretamente, com a introdução de novos produtos pelas firmas domésticas. Os consumidores gostam de ter variedade para escolher. Já os formuladores da nossa política comercial preferem que haja pouca variedade, desde

que ela seja integralmente produzida por firmas domésticas. Na verdade, estamos aos poucos voltando para o século passado, quando nossa economia era fechada e todos os produtos tinham que ser produzidos internamente.

Em suma, a despeito de vários artigos alarmistas, o **Brasil** ainda é uma economia relativamente fechada. O grau de abertura da economia brasileira (soma das exportações e **importações** com relação ao **PIB**) ainda está em torno de 18%. Nos EUA ela é 29%, na China 70% e no Chile 80%. As barreiras tarifárias e não tarifárias à **importação** prejudicam os consumidores, a concorrência e diminuem as taxas de inovação e os ganhos de produtividade.

Para que a indústria brasileira consiga competir com os produtores internacionais, as firmas brasileiras tem que aumentar sua produtividade, inovando e adotando práticas gerenciais modernas, para ultrapassar as barreiras associadas ao custo **Brasil** e ao câmbio valorizado, que veio para ficar.

Naercio Menezes Filho, professor titular - cátedra IFB e coordenador do Centro de Políticas Públicas do Insper, é e professor associado da FEA-USP, escreve mensalmente às sextas-feiras (E-mail: naercioamf@insper.edu.br)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO País indica que pode, no futuro, copiar medida argentina		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Brasil

Para o Valor, de Buenos Aires

O respeito ao prazo máximo de 60 dias, determinado pela Organização Mundial de **Comércio** (OMC), é hoje a principal preocupação do governo e do setor privado brasileiro em relação ao novo pacote de licenças não automáticas anunciado pela Argentina. A inquietude foi manifestada em Buenos Aires pelo secretário-executivo do **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC)**, Alessandro Teixeira, e pelo representante do Sindipeças, Antonio Carlos Meduna. "Nossa preocupação é que os prazos longos não afetem o Brasil, porque isso já geraria um problema com o **Mercosul**", disse Teixeira em entrevista ao jornal "La Nación".

Teixeira afirmou ainda que o **Brasil** "compartilha com a Argentina a preocupação" com a concorrência (de **importações**) de produtos asiáticos, que teria sido o motivo da nova leva de licenças. "Queremos observar o que faz a Argentina, porque, no futuro, também poderíamos usá-las como mecanismo de defesa nacional", disse ele.

O secretário-executivo participou ontem, na capital argentina, da reunião regular de **monitoramento do comércio** bilateral, onde as licenças foram um dos principais assuntos do encontro, que não contou com a participação do setor privado. Hoje as discussões bilaterais envolvem os ministros do **Desenvolvimento**, Fernando **PIMentel**, e da Indústria argentina, Débora Giorgi.

Meduna afirmou ao Valor que na reunião com Associação de Fábricas Argentinas de Componentes (Afac), realizada em Buenos Aires, foi "garantido" que o prazo máximo de 60 dias será "respeitado". Segundo ele, o **Brasil** seria "privilegiado" pelas autoridades argentinas na obediência a esse prazo. "Eles nos deram essa garantia. Mas precisamos saber do governo argentino quem serão nossos

interlocutores nessas discussões, já que a agenda de produtos afetados [pelas licenças] é ampla e ainda não sabemos quais deles serão afetados ou não", disse Meduna.

A Argentina, lembrou o empresário, é o principal destino das exportações do setor de autopeças do Brasil. E o **mercado** brasileiro também é o principal endereço das exportações argentinas do setor. Meduna disse que os brasileiros não esperam que a ministra argentina recue agora na aplicação da medida.

"A aplicação da licença não automática é uma prerrogativa da Argentina. Mas nossa preocupação é com o prazo de 60 dias", reiterou. Ele disse que a trava burocrática não prejudicou, por exemplo, o **comércio** brasileiro de freios e embreagens durante 2009 e 2010. "Tudo foi respeitado e o setor brasileiro ganhou visibilidade no **mercado** argentino."

A dúvida, porém, é se a ampla gama de setores que passarão a ter a licença acabará prejudicando as exportações brasileiras do ramo de autopeças. "Vamos ter que discutir caso a caso, produto por produto. Não vai ser uma coisa simples", disse. Além da reunião com a Afac, os representantes do Sindipeças se reuniram com a Câmara Argentina de Fricção e Afins (Caifa). "Mas temos ainda uma série de interrogações no horizonte", disse.

Uma comitiva da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) desembarcou, ontem, em Buenos Aires. "Achamos que as medidas não afetam o setor automotivo, mas espero sair daqui com essa certeza após as reuniões de amanhã", disse um assessor da entidade.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA
	TÍTULO Investimento chinês no <u>Brasil</u> já vai além das commodities	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Sergio Lamucci e Marta Watanabe | De São Paulo

Os investimentos chineses em atividades produtivas no **Brasil** alcançaram quase US\$ 19 bilhões em 2010, dos quais US\$ 16 bilhões ligados a commodities, evidência da estratégia agressiva do país de garantir o autofornecimento de matérias-primas. Os US\$ 2,9 bilhões restantes se destinam aos setores de infraestrutura, como energia elétrica, e de produtos manufaturados, como automóveis e máquinas e equipamentos, equivalendo ao total investido pelo Japão no país no ano passado. Esse número deixa claro que a ofensiva chinesa no **Brasil** não se limita aos segmentos de commodities e à preocupação com o abastecimento futuro. Há um interesse crescente de companhias chinesas em aproveitar a expansão do **mercado** interno e da América Latina, movimento que alguns analistas classificam como "segunda fase" do apetite chinês.

Os números do levantamento do Valor se referem a operações concluídas ou anunciadas em 2010. Há incertezas quanto ao fluxo de investimento direto que entrou no país, estimado pela Sociedade Brasileira de Estudos de Empresas Transnacionais e da Globalização (Sobeet) em até US\$ 17 bilhões, mas os especialistas dizem não ter dúvidas de que a China foi o principal investidor. O mapeamento do Valor chegou a quase US\$ 2 bilhões a mais de operações do que o da Sobeet.

O setor de petróleo é o que de longe recebeu o maior volume de investimentos chineses - US\$ 10,1 bilhões, dos quais US\$ 7,1 bilhões da compra de 40% da Repsol pela Sinopec e US\$ 3 bilhões pagos pela Sinochem por 40% do campo de Peregrino, que pertence à norueguesa Statoil. Em 2009, o Banco de **Desenvolvimento** da China fechou um empréstimo de US\$ 10 bilhões à Petrobras, com prazo de dez anos, pelo qual se acertou um aumento no volume de exportação de petróleo para o país asiático. Nos outros setores de commodities, os investimentos chegam a US\$ 2,1 bilhões em mineração, US\$ 3,5 bilhões em siderurgia, e US\$ 330 milhões ligados à soja.

A magnitude das operações deixa claro que o apetite por commodities, que causa desconforto em alguns analistas (ver mais abaixo),

é a parte mais relevante da história do investimento chinês no **Brasil** até o momento, mas quem acompanha de perto a movimentação dos asiáticos garante que os interesses vão bem além dos produtos primários.

Sócio da consultoria Strategus, Rodrigo Maciel diz que os chineses acompanham de perto o crescimento e o avanço do consumo no Brasil, vendo como fundamental entrar no país para conquistar **mercado** e consolidar suas marcas. Maciel destaca inversões recentes nos setores de máquinas e equipamentos e no setor automobilístico, contando que tem conversado com um grupo chinês fabricante de caminhões de grande porte, interessado em investir no Brasil. A Strategus assessora empresas brasileiras e chinesas na promoção de investimentos e **desenvolvimento** de projetos nos dois países.

Nos setores de manufaturados, a atuação dos chineses muitas vezes começa pela **importação** maciça, o que causa desconforto aos produtores locais. É o caso da Kasinski, que traz do exterior, principalmente da China, 80% das peças para as motos fabricadas em **Manaus**. O segmento de motopeças é um dos que mais sofre com a **importação**, o que deu origem à discussão da adoção de um novo Processo Produtivo Básico (**PPB**) para o setor de motocicletas na **Zona Franca** de **Manaus**. A ideia da Kasinski é aumentar paulatinamente a nacionalização, que pode chegar a 45% a longo prazo. Esse movimento, porém, deve ser feito com parceiros chineses, que devem desembarcar no país para fabricar componentes num formato de "cluster" (arranjo produtivo local).

Quando a CR Zongshen - uma joint venture de capital nacional e chinês - comprou a Kasinski em **Manaus**, a fábrica tinha capacidade para 20 mil unidades ao ano. A partir da aquisição, depois de um total de US\$ 80 milhões de investimentos, ela foi ampliada para 110 mil unidades em 2010. Segundo o presidente da CR Zongshen, Claudio Rosa Júnior, uma nova aplicação de US\$ 45 milhões deve fazer com que a fábrica chegue até o início de 2013 com capacidade ainda maior, de 180 mil unidades.

Os investimentos da CR Zongshen não devem parar por aí. A empresa, diz Rosa, deve acelerar os investimentos para montar um grupo de fornecedores de motopeças no formato

de cluster (um arranjo produtivo local), o que deve consumir nos próximos anos investimentos estimados em pelo menos US\$ 100 milhões. A empresa faturou R\$ 200 milhões no ano passado e prevê aumento de receita de 300% para este ano, reproduzindo, segundo Rosa, praticamente a mesma escala de evolução de faturamento de 2009 para 2010. Nos planos da companhia, a **produção** da fábrica brasileira não terá como destino apenas o **mercado** doméstico. "O **Brasil** deve servir de plataforma de exportação para todas as Américas."

A Kasinski é apenas um exemplo do fôlego do investimento chinês no Brasil. Segundo a Investe São Paulo, agência do governo paulista para promoção de investimentos, a participação dos projetos chineses chega a 26% do total de R\$ 3,8 bilhões em projetos prioritários atendidos pela agência e anunciados em 2010. Os projetos chineses incluem US\$ 200 milhões da fábrica da Sany Heavy Industries, que vai produzir escavadeiras e guindastes, e US\$ 400 milhões da montadora de veículos Chery.

O diretor de pesquisas e estudos econômicos do Bradesco, Octavio de Barros, destaca justamente os anúncios de investimentos no setor automobilístico e de bens de capital, como o da Sany, como sinais de que o interesse chinês vai além das commodities.

Luciano Almeida, presidente da agência paulista, conta que o recebimento de consultas de investidores estrangeiros aumentou 70% de 2009 para o ano passado. A elevação de demanda dos chineses, porém, foi bem maior, atingindo 130%. "Depois da crise econômica houve uma redução das

oportunidades de investimento no mundo e o **Brasil** é considerado um **mercado** em crescimento", diz ele, para explicar o boom chinês.

A diferença, como lembra o presidente do Conselho Empresarial Brasil-China, Sérgio Amaral, é que os chineses têm muito fôlego no que ele chama de "diversificação de portfólio". A estimativa, diz, é que os chineses tenham US\$ 200 bilhões a US\$ 300 bilhões em fundos de investimento. "Mas eles estão reduzindo a compra de papéis americanos e comprando ativos em várias regiões do mundo."

Nessa diversificação, o primeiro foco dos investidores asiáticos foi em segmentos para assegurar suprimentos de matéria-prima, como alimentos, minério de ferro e cobre, para as obras de infraestrutura e projetos de construção civil em curso na China, segundo Amaral. Hoje, está em curso a "segunda fase do investimento", com os chineses chegando com força em projetos de manufatura com agregação de valor e tecnologia.

Para Barros, do Bradesco, o que vai ganhar força daqui para frente é a integração financeira entre China e Brasil. "O **Brasil** demanda poupança externa para crescer e realizar seus investimentos, ainda mais tendo em vista a Copa de 2014, as Olimpíadas em 2016 e o pré-sal, enquanto a China tem abundância de recursos para investir e uma relação comercial forte com Brasil."

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Ofensiva também causa preocupação		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

De São Paulo

Ser um dos destinos na tentativa de diversificação da capacidade bilionária de investimentos dos chineses é positivo, mas a falta de reciprocidade de oportunidades e a investida de estatais chinesas em setores estratégicos do Brasil são vistas com preocupação por alguns analistas. Em 2010, o total de investimentos brasileiros diretos na China chegou a irrisórios US\$ 9 milhões, segundo números do Banco Central (BC).

"É positivo que a China invista no Brasil, mas é preciso haver um equilíbrio nessa relação", diz Sérgio Amaral, presidente do Conselho Empresarial Brasil-China. "Nós não estamos aproveitando adequadamente as oportunidade do mercado chinês", assinala, lembrando que a falta de reciprocidade existe já nas relações comerciais.

O Brasil, diz, exporta commodities metálicas e agrícolas ao país asiático, mas ao mesmo tempo o país enfrenta dificuldades para comercialização de produtos de maior valor agregado, como aviões. No campo dos investimentos chineses, analisa, é preciso estudar com cuidado as iniciativas das estatais chinesas na compra de terras, por exemplo. É arriscado ter algo estratégico para o país nas mãos de um outro Estado. Para Amaral, tanto no aspecto comercial como de recepção de investimentos é preciso haver coordenação do setor privado e do governo para definir regras claras.

Na estratégia de garantir o autoabastecimento de alimentos, os chineses chegam ao Brasil interessados não só na compra de terras, como também na aquisição de grãos diretamente dos produtores. O presidente da comissão de grãos e oleaginosas da Federação da Agricultura e Pecuária de Goiás, Alécio Maróstica, afirma que a entidade iniciou o contato com investidores chineses interessados na compra de soja e milho em abril do ano passado.

A proposta dos produtores goianos é fazer com que a soja a ser vendida diretamente aos chineses esteja atrelada ao uso de pastagens degradadas. Nesse caso, afirma Maróstica, o financiamento dos chineses deve ser amplo e incluir não só sementes e fertilizantes como também o material para recuperação das áreas, como calcário, além de instalação de uma infraestrutura de irrigação e de integração da área de lavoura com pecuária, por exemplo.

Segundo Maróstica, a Feag mapeou 10 milhões de hectares em áreas de pastagens, das quais 3 milhões de hectares são consideradas aproveitáveis. A área poderia produzir 9 milhões de toneladas de soja ao ano. "Mas isso ao fim de um prazo longo, de dez a 15 anos." A ideia é iniciar com um projeto piloto que deve render 90 mil toneladas ao ano.

Falta, porém, lembra Maróstica, definir detalhes importantes e que farão toda a diferença. Por exemplo, como o financiamento será pago e o que os produtores brasileiros deverão comprar da China em troca da venda dos grãos. Segundo ele, é possível que o empréstimo específico para plantio seja pago com parte da produção, mas isso também ainda não está definido.

Outro setor de commodities em que os chineses mostram grande apetite é o de minérios. Para o presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), Paulo Camillo Penna, seria um erro restringir a atuação do investimento estrangeiro no segmento, por se tratar de uma importante fonte de dinamismo. Ele diz, porém, que deve prevalecer o princípio da reciprocidade, observando que empresas brasileiras costumam ter dificuldades para operar na China.

Penna também afirma que o país precisa ficar atento caso as empresas chinesas adotem a prática de "vender a custo", sem levar em conta o lucro na sua

composição de custos. "O que efetivamente pode preocupar é a prática do colonialismo", afirma Penna.

Ele observa, porém, que a presença das empresas da China no setor até o momento é relativamente pequena, somando poucas operações até agora. Há informações de que uma delas - a compra da Itaminas pela ECE, por US\$ 1,2 bilhão - está indefinida.

O presidente da Sociedade Brasileira de Empresas Transnacionais e da Globalização (Sobeet),

Luís Afonso Lima, aponta outra fonte de preocupação do investimento em commodities: o fato de agregar pouca tecnologia. A incorporação de novas técnicas de **produção** é um dos principais pontos positivos do investimento estrangeiro direto, lembra ele. No caso de produtos primários, não há transferência de tecnologia relevante. (MW e SL)

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Chery e CR Zongshen ampliam presença no país e vão construir fábricas		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

De São Paulo

O Brasil entrou definitivamente no mapa da estratégia de internacionalização de marcas por fabricantes chineses de bens de consumo, como Chery e Kasinski.

Depois de chegar Brasil como marca de carros importados, a Chery deve fazer em São Paulo um dos maiores investimentos fabris chineses. A empresa vai aplicar US\$ 400 milhões para montar 150 mil veículos ao ano - dois modelos com cinco versões diferentes.

Segundo Luis Curi, presidente da Chery no Brasil, a companhia chinesa tem investido na Índia, na Rússia e em três novas fábricas na China, além do Brasil. A instalação de unidade no Brasil levou em consideração o potencial de crescimento do mercado interno e o fato de o país ser o quarto maior mercado automotivo do mundo. A nova classe C é o público-alvo da Chery, com ênfase na nova camada de consumidores emergentes que estão surgindo na economia brasileira.

Não é somente o mercado interno que atrai a montadora. No futuro, diz Curi, a unidade brasileira pode se tornar plataforma de exportação para outros países da América Latina, como parte dos planos da montadora no continente. A Chery não é, porém, a única investidora chinesa que tem planos de ver a produção brasileira destinada a mercados mais amplos que o doméstico.

Claudio Rosa Júnior, presidente da CR Zongshen, joint venture de capital chinês e brasileiro que opera a marca Kasinski, conta que a aposta da empresa é de fazer do Brasil a origem de embarques dos produtos da empresa para todo continente americano.

Ele conta que a empresa, além da produção na própria China, tem investimentos na Itália, para atingir o mercado europeu, e também na Tailândia, para atender o mercado sul-asiático. "Faltava um alfinete nas Américas", diz Rosa. Num ritmo de investimento vigoroso, a CR Zongshen comprou a fábrica de motocicletas da Kasinski, em Manaus, em 2009, com capacidade de produção de 20 mil unidades ao ano.

Desde a aquisição, conta Rosa, foram US\$ 80 milhões em investimentos, que incluem também a ampliação de capacidade para 110 mil unidades ao ano. Até o início de 2013 a fábrica deverá ter ampliação para produzir 180 mil unidades ao ano.

Os planos da empresa não param por aí. Segundo Rosa, os parceiros chineses decidiram acelerar os investimentos para a formação de um cluster de fabricantes de componentes para a produção de motos em Manaus. A fabricante de motos deve fornecer a infraestrutura e os fornecedores chineses, que já estão sendo contatados, deverão entrar com máquinas, equipamentos e tecnologia. Segundo Rosa isso elevará o nível de nacionalização na produção de motos pela companhia. O executivo diz que já há quatro parceiros selecionados para participar do cluster.

O alvo de mercado da Kasinski no Brasil não se restringe à montagem de motocicletas em Manaus. Rosa diz que a empresa também investe outros US\$ 20 milhões em uma fábrica para produção de bicicletas e motocicletas elétricas em Sapucaia, município do Rio de Janeiro. O executivo da CR Zongshen diz que se trata de uma iniciativa pioneira na produção desse tipo de produto em escala Distrito Industrial.

Segundo Rosa, a aposta nas bicicletas e motocicletas movidas a eletricidade leva em consideração o potencial de consumo brasileiro. A fábrica, diz ele, deve ser inaugurada no segundo semestre deste ano e terá capacidade inicial de 2 mil unidades por mês. (MW e SL)

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP		EDITORIA
	TÍTULO CAMEX REDUZ PARA 2% ALÍQUOTA DO IMPOSTO DE <u>IMPORTAÇÃO</u> QUE INCIDE SOBRE 417 PRODUTOS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A Câmara de **Comércio** Exterior (Camex) reduziu para 2% as alíquotas do Imposto de **Importação** que incide sobre 417 produtos, entre bens de capital e itens de informática e telecomunicações. As alíquotas anteriores variavam de 12% a 14%. O mecanismo é usado desde 2003 para que as empresas possam adquirir no exterior bens que não são fabricados no Brasil. A redução dos tributos valerá até 30 de junho de 2012.

	VEÍCULO LOGWEB	EDITORIA	
	TÍTULO LG construirá mais duas fábricas na <u>Zona Franca</u> de <u>Manaus</u>, AM		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Com a crescente demanda, a LG, fabricante de produtos eletro-eletrônicos, resolveu construir mais duas plantas fabris na Zona Franca de Manaus, AM: uma para produção de TVs de LCD e outra para ar condicionado. Os investimentos deverão totalizar algo em torno de US\$ 200 milhões e os projetos são para este ano.

Em dezembro último, a companhia já havia anunciado a implantação de uma nova unidade na cidade de Paulínia, SP, destinada à fabricação de produtos da linha branca, como refrigeradores e máquinas de lavar. O aporte inicial neste projeto será de US\$ 115 milhões.

Segundo a reportagem do Valor Econômico, com o início da produção local, a previsão da LG é reduzir o custo dos produtos de linha branca e dos equipamentos de ar condicionado em até 30% para o consumidor. A projeção de queda nos valores dos televisores de tela plana não foi revelada pela empresa.

Com a conclusão dos novos investimentos, a LG passará a ter cinco fábricas no Brasil. Já existe uma unidade instalada em Manaus para a produção de televisores e equipamentos de áudio e vídeo, e uma fábrica em Taubaté, SP, que produz celulares, notebooks, netbooks e monitores

Fonte: Valor Econômico

	VEÍCULO AMERICA ECONOMIA / NOTICIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Ministros de Argentina y <u>Brasil</u> se reúnen para analizar la relación comercial bilateral		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Argentina, Brasil

Débora Giorgi, titular de Industria de Argentina dijo que "Brasil es nuestro principal socio comercial y en la última reunión ambas presidentas coincidieron en la relevancia estratégica de la relación entre Argentina y Brasil".

En el marco de los encuentros bilaterales entre Argentina y Brasil, la ministra de Industria, Débora Giorgi, se reunirá con el ministro de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, Fernando **PIM**entel, con miras a analizar el seguimiento de la relación comercial, toda vez que reunirá también el Comité Automotriz que integran ambas naciones.

"Seguiremos trabajando con Brasil en busca de profundizar el proceso de integración productiva que venimos desarrollando y también ambos gobiernos brindaremos el marco para lograr acuerdos entre sectores productivos", señaló la ministra Débora Giorgi, según consigna Ambito.

Wall

Giorgi dijo que "Brasil es nuestro principal socio comercial y en la última reunión ambas presidentas coincidieron en la relevancia estratégica de la relación entre Argentina y Brasil", señala el mismo medio.