

A locomotiva econômica do mundo

Henrique Rattner*



Os indicadores econômicos referentes ao ano de 2009, enquanto apontam para a estagnação e recessão do PIB (produto interno bruto) em todos os países desenvolvidos, conferem destaque ao crescimento de 10% ao ano, da China. De fato, este resultado iguala praticamente o total das riquezas produzidas na China ao do Japão, o número dois da economia mundial e permite prever, num futuro não muito distante, um crescimento que alcance e ultrapasse os Estados Unidos como maior potência da economia mundial.

Enquanto o resto do mundo se afunda na crise, a China, graças aos enormes estímulos monetários e fiscais baseados em suas reservas e no superávit comercial, continua em sua trajetória de crescimento impressionante. Uma análise de algumas variáveis – o nível de investimentos, o valor do mercado acionário e os empréstimos bancários atestam para a robustez da economia e dos fundamentos de seu crescimento. As famílias chinesas são menos

endividadas do que, por exemplo, as japonesas (35% de sua renda, contra 130% no Japão). O segundo ponto refere ao investimento de capital fixo que alcançou 47% do PIB em 2009, enquanto o resto do mundo padece entre 15 a 20% ao ano, do PIB. Os economistas apontam para a relação capital/produto como indicador do retorno sobre o investimento. Uma medida mais adequada para aferir a eficiência da economia é a PTF – produtividade total dos fatores, ou seja, o aumento da produção não devido diretamente aos insumos de capital e de trabalho. Nas duas últimas décadas, a China apresentou o maior crescimento da PTF de todos os países do mundo.

Críticos apontam para a dispersão dos investimentos em capital fixo, o que teria causado capacidade excessiva e ociosa em alguns setores da indústria. Entretanto, os maiores investimentos ocorrem no setor de infra-estrutura, estradas, ferrovias e redes de energia elétrica que sustentarão o processo de crescimento, nos anos vindouros. É possível que, em curto prazo, o retorno sobre o investimento em infra-estrutura seja baixo. Mas, em médio prazo, os benefícios de uma sólida infra-estrutura de energia e transportes são inegáveis, a exemplo do que ocorreu na Inglaterra no século XIX e nos Estados Unidos, no século XX.

Outra crítica ao “modelo” chinês refere à política de empréstimos e do endividamento do governo chinês, que não ultrapassa os 20% do PIB, bem abaixo da média dos países ricos que gira ao redor de 90%. Mas, a China é ainda um país pobre, em desenvolvimento, cujo PIB per capita se eleva a menos de 1/10 do dos EUA ou do Japão. Com a força de trabalho a ser incorporada nas próximas décadas ao mercado, o potencial de crescimento da China continuará em alta, dada a continuidade da tendência atual de manter um superávit da balança comercial de 200 a 300 bilhões de dólares anualmente e do nível de reservas em moeda estrangeira que ultrapassou 2,4 trilhões de dólares, em 2009. Assim, o descarrilamento da economia chinesa vaticinado pelos críticos, não parece iminente nem provável. Ao contrário, a China parece destinada a continuar seu crescimento e a puxar a economia mundial, arrancando-a de sua recessão, a mais profunda das últimas décadas.

Os planos para investimentos em obras públicas de infra-estrutura são deveras impressionantes. A China está construindo 1000 quilômetros de metrô em 15 cidades, aprovou outros 2500 quilômetros em outras 22 cidades, com prazos de entrega encurtados de quatro para dois anos, para obrigar as empreiteiras a contratarem mais gente e gastar mais. Ao mesmo tempo, cresce a venda de veículos automotivos, tendo ultrapassado 12 milhões de unidades em 2009, o que torna o país no maior mercado para a indústria automobilística. Por isso, os investimentos estrangeiros diretos no país têm variado entre 50 e 100 bilhões de dólares anuais, metade de todos os investimentos, nas últimas duas décadas. Recentemente, foi inaugurada a linha de trem de alta velocidade, entre

as metrópoles de Wuhan e Guangzhou, de 900 quilômetros de extensão, equivalente à distância entre São Paulo e Brasília. A obra custou 29 bilhões de dólares e as passagens são relativamente baratas - entre 125 e 195 reais.

Além de importar e consumir enormes quantidades de combustíveis fósseis – carvão e petróleo – o que a torna em maior responsável da poluição ambiental e do efeito estufa em termos absolutos, a China já é o maior produtor de aço e cimento e seu setor produtivo absorve quantidades imensas de commodities, minérios, metais e grãos.

Os bancos estatais estão sendo pressionados a emprestar mais – o equivalente ao PIB brasileiro – para financiar o *boom* da construção civil. O setor privado chinês, com investimentos externos sobrando, segue a todo vapor na construção de moradias, shoppings e edifícios para escritórios.

Com uma população beirando 1,4 bilhões de pessoas, das quais metade vive ainda no campo (contra 18% no Brasil), a China dispõe de uma reserva de mão de obra de centenas de milhões, os quais, na medida em que se desloquem das áreas rurais para as cidades, constituem um mercado interno praticamente inesgotável. Tal como nas últimas três décadas, quando o setor urbano absorveu produtivamente 300 milhões de trabalhadores que, inicialmente, se locomoviam com bicicletas e hoje, com o aumento do poder aquisitivo, tornaram-se donos de carros, assim, continuando o êxodo rural e os novos empregos enchendo os bolsos dos trabalhadores com dinheiro, o consumo interno cresce ininterruptamente. O governo se empenha para proporcionar estímulos ao consumo interno, a fim de escapar da dependência excessiva das exportações e dos investimentos estrangeiros.

Voltando ao nosso ponto inicial: enquanto o resto da economia mundial continua na estagnação e até perdendo parte de riquezas acumuladas, a China continua em seu avanço a 10% de crescimento do PIB a cada ano e parece

destinada a se tornar a primeira potência econômica mundial, com conseqüências geopolíticas, militares, comerciais e culturais dificilmente previsíveis no estágio atual.



* **HENRIQUE RATTNER** é Professor da FEA (USP), IPT e membro da Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Lideranças (ABDL)