ASCENSÃO CHINESA E OS INVESTIMENTOS DIRETOS CHINESES NO BRASIL: O CASO DO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

CHINESE RISE AND CHINESE DIRECT INVESTMENTS IN BRAZIL: THE CASE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE SECTOR

ASCENSIÓN CHINA Y LAS INVERSIONES DIRECTAS CHINAS EN BRASIL: EL CASO DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Nilmar Rippel
Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)
nilmarrippel@outlook.com.br

Marlon Clóvis Medeiros
Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)
marlonmedeiros@hotmail.com

Destaques

- A ascensão econômica da China nas últimas décadas foi surpreendente. Seu dinamismo econômico possibilitou efeitos gravitacionais tanto de economias desenvolvidas, bem como em desenvolvimento;
- O Brasil em 2024, completa 50 anos das relações diplomáticas sino-brasileira, mas é a partir de 2003 que as relações comerciais e de investimento passaram a ter maior intensidade e relevância;
- IED no setor de transporte, estão no rol dos planos estratégicos, tanto do governo chinês, bem como das empresas chinesas que atuam no mercado brasileiro.
- A geoeconomia é o pano de fundo da estratégia geopolítica chinesa;
- As possibilidades que se abrem com os investimentos chineses no Brasil é que em havendo estratégias claras, o país pode avançar para setores com maior sofisticação produtiva.

RESUMO

A China nos últimos anos tem ganhado relevância em âmbito global, sobretudo, devido sua participação no comércio internacional dado seu peso na pauta de exportações dos

mais variados países mundo afora. Seu efeito gravitacional e suas estratégias de longo prazo, permitiram que tanto a chegada de capital estrangeiro na China nas décadas de 1980, 1990 e 2000, bem como os Investimentos Diretos Chineses a partir dos anos 2000, estão no "guarda-chuva" da estratégia chinesa. O artigo visa observar os Investimentos Diretos Chineses no Brasil no setor de infraestrutura de transporte, onde foi possível constatar que mesmo sendo onze vezes menor que no setor energético, tende a ganhar espaço, visto que os investimentos em valores de usos estão no centro de suas estratégias de longo prazo. Primeiro, que há o retorno do capital investido e segundo, é que maior eficiência ferroviária e rodoviária facilita o escoamento dos principais produtos da pauta exportadora para o gigante asiático. Não obstante, dentro da lógica dos investimentos, é necessário o Brasil ter estratégias claras que visam utilizar os interesses da própria China a qual possibilita um desenvolvimento sem contrapartida e menos agressivo aos países periféricos que em relação aos países do centro dinâmico do capitalismo.

Palavras-chave: Brasil; China; Ascensão econômica chinesa; Investimentos Estrangeiro Direto; Infraestrutura de Transporte.

ABSTRACT

In recent years, China has gained global relevance, mainly due to its participation in international trade, given its weight in the export basket of the most varied countries around the world. Its gravitational effect and long-term strategies allowed both the arrival of foreign capital in China in the 1980s, 1990s and 2000s, as well as Chinese Direct Investments from the 2000s onwards, to be under the "umbrella" of Chinese strategy. The article aims to observe Chinese Direct Investments in Brazil in the transport infrastructure sector, where it was possible to verify that even though it is eleven times smaller than in the energy sector, it tends to gain space, since investments in use values are at the center of its long-term strategies. Firstly, there is a return on invested capital and secondly, greater railway and road efficiency facilitates the flow of the main products on the export list to the Asian giant. However, within the logic of investments, it is necessary for Brazil to have clear strategies that aim to use the interests of China itself, which enables a less aggressive and without compensation development for peripheral countries than in relation to countries at the dynamic center of capitalism.

Key Words: Brazil; China; Chinese Economic Rise; Foreign direct investment; Transport Infrastructure.

RESUMEN

En los últimos años, China ha ganado relevancia en el ámbito global, en especial, por su participación en el comercio internacional debido a su peso en el patrón de exportaciones de los más variados países en el mundo. Su efecto gravitacional y sus estrategias a largo plazo permitieron que tanto la llegada de capital extranjero en China, en las décadas de 1980, 1990 e 2000, así como las Inversiones Directas Chinas, desde los años 2000, están bajo el "paraguas" de la estrategia china. El artículo busca observar las Inversiones Directas Chinas en Brasil en el sector de infraestructura de transporte, en lo cual fue

posible constatar que a pesar de ser once veces más pequeño que el sector energético, tiende a ganar espacio, ya que las inversiones en valores de usos están en el centro de sus estrategias a largo plazo. Primero, es que hay el rendimiento del capital invertido y, segundo, es que la mayor eficiencia ferroviaria y vial facilita la salida de los principales productos del patrón exportador para el gigante asiático. Sin embargo, dentro de la lógica de las inversiones, es necesario que Brasil tenga estrategias claras que busquen utilizar los intereses de la propia China, la cual posibilita un desarrollo sin contrapartida y menos agresivo a los países periféricos que en relación con los países del centro dinámico del capitalismo.

Palabras clave: Brasil; China; Ascensión económica china; Inversiones Extranjeras Directas; Infraestructura de Transporte.

INTRODUÇÃO

A China vem despontando como uma economia forte, muito especialmente, a partir de 1978 com a chamada "Reforma e Abertura" promovida por Deng Xioping. De acordo com Jabbour (2006), em 2003 chegou a patamares de crescimento em torno de 9,3% ao ano, crescimento que continuou em anos posteriores. Para obter esse dinamismo econômico, o mercado se tornou um instrumento do planejamento estatal com vistas ao desenvolvimento econômico a médio e longo prazo. Seu peso não mais relativo, mas absoluto no comércio internacional, expressa-se também nas exportações de capital. Para Hendler (2021), a exportação de capital, embora não seja um fator suficiente, é uma condição necessária para um país que atingiu maturidade econômica e tende a ascender no plano internacional. Para o autor, isso ocorreu com todas as hegemonias mundiais do sistema-mundo-moderno.

A expansão econômica/comercial chinesa e sua capacidade de atrair gravitacionalmente países dos quatro quadrantes do globo, é um fator de monumental importância no âmbito das relações internacionais. Nesse sentido, é importante frisar que, a partir do início do século XXI, o Brasil passou a ser um polo de investimento chinês nos mais variados setores. Embora a segurança energética e alimentar para a China seja algo muito sensível (o que auxilia na compreensão do predomínio dos Investimentos Estrangeiros Diretos Chinês (IED´s)[1] no respectivo setor) está intimamente ligada com o

[1] Por IED entende-se investimento que envolve relacionamento de longo prazo e reflete um interesse duradouro por entidade residente em uma economia em uma entidade residente em outra economia (UNCTAD, 2017). Em outras palavras, envolve propriedade e presença por tempo indefinido no país receptor (Scissors, 2020). A definição da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), por sua vez, também adotada por outras instituições, não exige o controle, mas sim uma

setor de transporte, pois a circulação de mercadorias derivadas do potencial agrícola brasileiro e demais vantagens comparativas, dependem fundamentalmente da expansão e qualidade das rodovias e ferrovias, além de uma logística mais eficiente.

É nesse contexto que devemos tentar compreender os IED´s chineses no Brasil. Para tanto, o artigo está dividido em quatro seções, além desta introdução. Na segunda seção, foi discutido mesmo que de maneira breve, a ascensão chinesa e o dinamismo econômico para além de suas fronteiras. Tais aspectos econômicos não se restringem às forças de mercados e a políticas fiscais rígidas, mas sobretudo, um Estado forte e planejador atuando em inúmeras áreas. Além de vultuosos investimentos em infraestrutura com vistas à gerar bens públicos aos chineses, houve também rígido controle nas contas de capitais e um câmbio não apreciado.

Na terceira seção, discutiremos a importância dos investimentos em infraestrutura de transportes[2] para o desenvolvimento econômico, considerando que a qualidade derivada dos investimentos no setor de transporte para uma economia em desenvolvimento é fundamental. É justamente por ser um setor base, que o torna fundamental e indispensável para toda operação da cadeia produtiva, tanto no que diz respeito à circulação de mão-de-obra, bem como mercadorias em geral e que está presente em quase a totalidade das unidades produtivas.

Na quarta seção, daremos ênfase e afirmamos que os IED´s estão aliados diretamente à estratégia chinesa a médio e longo prazo, além do fato de o Brasil ser um grande produtor de grãos e com consideráveis reservas naturais, demonstrando que os investimentos resultam em retorno do capital investido, além de que maior eficiência das ferrovias e rodovias facilita o escoamento dos principais produtos da pauta exportadora para o gigante asiático. Contudo, mesmo com aumento dos IED´s para o Brasil, os setores possuem interesses de investimentos distintos, tendo o setor energético o maior contemplado.

Na quinta e última seção, tem-se as considerações finais.

capacidade de influenciar a administração, sendo estabelecido o mínimo de 10% de poder de voto para definir IED (menos que isso é considerado investimento em carteira) (OCDE, 2019).

[2] Embora o artigo em seu título utiliza o termo *"transporte",* não daremos ênfase a outros modais que contemplam todo setor. Por ora, apenas o modal ferroviário e rodoviário está no escopo do trabalho. Justificam-se em função de que o primeiro, devido sua importância e o trato displicente do poder público em relação a seu abandono e o segundo, em função de seu predomínio e maior capilaridade em território nacional em detrimento do primeiro.

ASCENSÃO CHINESA E O DINAMISMO ECONÔMICO PARA ALÉM DE SUAS FRONTEIRAS

A China nas últimas décadas se apresentou ao mundo com enorme capacidade de transformar profundamente o cenário geopolítico e geoeconômico à nível global. A partir do 11 de setembro de 2001, observa-se, segundo Hendler (2021, p. 95) dois processos distintos, onde por um lado, vê-se uma crise de hegemonia dos Estados Unidos e por outro, a ascensão da China à condição de grande potência. Mesmo sendo fenômenos inseparáveis do ponto de vista geopolítico e geoeconômico, nos ateremos mais ao segundo fenômeno, isto é, a ascensão recente da dinâmica chinesa e os desdobramentos dessa dinâmica para além de suas fronteiras.

O intuito é ir além de visões binárias e superficiais que entendem o processo de desenvolvimento e de inserção internacional da China com demasiado pessimismo. Um desses exemplos é Gilpin (2004, p. 377) que descreveu a economia chinesa como "oca", dependente quase que exclusivamente de investimentos e empresas estrangeiras, no qual o país ocupava-se apenas das etapas mais simples das cadeias de produção. Seguindo na mesma direção, Mearsheimer (2006), definiu a inserção internacional chinesa como desestabilizadora e, por isso, propensa à guerra e avessa à cooperação à nível internacional. Ora, essas são visões que desconsideram a história desta civilização.

Arrighi (2008), por sua vez, lembrando de uma passagem de Gilbert Rozman o qual resgata a necessidade de enxergar a Ásia Oriental pela ótica da história, afirma que a Ásia já foi há pelo menos dois mil anos, vanguarda do desenvolvimento mundial e que nas últimas décadas do século passado, renasce com extraordinário vigor, culminando nos anos 1990 e anos 2000 com a China sendo o centro de expansão do comércio mundial.

Achamos válido, portanto, ressaltar que a proposta do respectivo trabalho não é discutir os processos históricos seculares que explicam a ascensão chinesa, embora façamos eventuais referências em alguns momentos que entendemos ser cruciais. Um desses momentos históricos de extrema relevância é a política pragmática que a China adota a partir do final dos anos 1970 e que são basilares para alçá-la à uma economia pujante. Para Pomar (2021, p. 75), houve uma avaliação histórica da Revolução Cultural que levou a China a adotar políticas econômicas que visavam Reformas e Abertura às quais levou a economia chinesa a um processo elevado e constante de desenvolvimento

econômico, tendo como pilares o setor público e privado, onde o setor público não apenas encorajou, mas guiou o setor privado.

É necessário, contudo, observar que essa "abertura" não foi feita sem controle estrito do Estado e seguindo, por consequência, as orientações do Consenso de Washington. Inclusive, Arrighi (2008, p. 360) faz duras críticas aos novos liberais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e Banco Mundial, bem como aos intelectuais de esquerda, dentre eles David Harvey, ao se referirem à abertura chinesa e a todo receituário neoliberal, como sendo os pilares do sucesso de sua expansão.

A ascensão e o dinamismo chinês não se restringem às forças de mercados e a políticas fiscais rígidas, mas sobretudo, um Estado forte e planejador atuando em inúmeras esferas, em especial, segundo Weber (2023, p. 29) em setores estratégicos como setor energético, complexo militar, construção civil, siderurgia, tecnologia da informação e o sistema financeiro. Para Morais (2015, p. 61), esses setores fazem parte de um conjunto de políticas macroeconômicas que compõe a política industrial que tem como objetivo central, elevar a novos patamares o grau de competição da indústria chinesa nas Cadeias Globais de Valor. Seguindo na mesma linha, Jabbour (2006, p. 49) observa que o setor privado tem crescido consideravelmente sua participação (desde a Reforma e Abertura) especialmente no setor de serviços, visto que tal setor não é considerado estratégico essencialmente.

Para além do estrito controle do Estado sobre setores estratégicos com vistas a um desenvolvimento crescente e sustentado, Morais (2015, p. 61), afirma que houve vultuosos investimentos em infraestrutura[3], com vistas à geração de bens públicos e a transformação dessas inversões no principal motor de expansão do PIB dos últimos anos. Jabbour (2006), também corrobora com essa afirmação, além de considerar outros fatores importantes, como o rígido controle nas contas de capitais, câmbio não apreciado,

[3] Tendo como base uma política Keynesiana, podemos afirmar que os investimentos em infraestrutura é a base elementar para uma recuperação econômica, e por isso, conhecida como medidas ou políticas anticíclicas. Rangel (1985) muito influenciado por Keynes, segue na mesma linha ao tratar da "Dialética da Capacidade Ociosa". Na ocasião, avaliou que nas condições de uma economia como a brasileira - década de 1980 - a qual passava pela soma das fases recessiva dos ciclos de Kondratieff e ciclos de Juglar e o Estado em dificuldades fiscais, seria prudente e necessário realizar transferência de investimentos do setor com capacidade ociosa e direcioná-los para os setores estrangulados por meio de concessões à iniciativa privada. Essa era uma medida importante por ser uma alternativa e que não recaía sobre ombros da classe trabalhadora o peso dos arrochos fiscais como justificativa de ajustes econômicos.

superávits comerciais e reservas cambiais que aliados aos investimentos públicos, possibilitaram a China ter um crescimento sustentado a longo prazo.

Além desses investimentos, outra área em que o Estado foi muito presente, foi na atuação para atração e controle dos Investimentos Estrangeiros Diretos (IED´s)[4]. Morais (2015, p. 63) lembra que na fase de estrito controle[5] dos IED´s, foi colocada em prática uma série de regulações que visavam garantir a absorção e transferência de tecnologia por meio da exigência de ao menos metade do capital ser chinês para a formação de *joint-ventures.* De acordo com a autora, com o passar dos anos o governo passou a permitir investimentos com 100% do capital externo, mas desde que não infringisse o "*Catálogo para Guiar os Investimentos Estrangeiros"* que dispõe sobre investimentos em indústrias catalogadas como "estimulada", "restringida" e "proibida".

Os IED´s, portanto, não foram atraídos apenas pela imensa reserva de mão de obra barata, até porque há muito dessas reservas espalhadas pelo mundo. A característica mais atraente, segundo Arighi (2008, p. 357/359), é a qualidade dessa reserva em termos de educação, saúde e alta capacidade de autogerenciamento, aliada a rápida expansão de oferta e demanda para mobilização de capacidade produtiva internamente à China.

Sequencialmente, o autor frisa que embora o capital estrangeiro tenha crescido consideravelmente nas décadas de 1980, 1990 e 2000, saindo de 20 bilhões de dólares em 1980, para algo em torno de 450 bilhões na primeira metade da primeira década dos anos 2000, não foi ele quem iniciou nem liderou o processo dinâmico de ascensão da economia chinesa. Para o autor, o governo chinês recebeu bem os

[4] Schutte (2020) ao se referir a relação Brasil-China, afirma que o Brasil teria poder de barganha por garantir segurança energética e alimentar ao gigante asiático, além de que este último possibilitaria perspectivas de longo prazo e também pelo fato de que a China deu exemplo para o mundo de como fazer a incorporação de IED´s de forma estratégica com vistas ao desenvolvimento industrial-tecnológico, não ficando refém aos movimentos de mercado.

[5] Zhao *et. al*., (2007) ao se referirem a indústria chinesa de eletrônicos e sua relação com o IED, dividem em três fases. A primeira fase caracterizada até fins da década de 1980, está relacionada a importação de bens intermediários, como eletrônicos e não possui absorção de tecnologia. A segunda fase, vai até fins da década de 1990, onde o controle de capital estrangeiro à entrada na China se tornou mais intenso e restritivo, além de maior restrição na entrada de bens finais. A partir dos anos 2000, na terceira e última fase, houve uma flexibilização nas regulações dos IED, apesar de que barreiras seletivas não tarifárias e administrativas permanecessem.

investimentos estrangeiros, mas sempre considerando se tais investimentos servissem aos interesses nacionais e não aos interesses do Tesouro Norte-americano[6].

Isso possibilitou a China (na esteira da "globalização") extrapolar e mobilizar seus capitais para além de suas fronteiras. Percebe-se com isso, que a China de forma simultânea se insere não apenas à economia regional, mas, sobretudo, global. De acordo com Pautasso (2011)

> Esse maior envolvimento na política e nos negócios internacionais vem acompanhado de uma maior autonomia na capacidade de formulação de sua estratégia internacional. (...) Paralelamente, o governo chinês atua para liderar os países do Sul, visando a mudanças e/ou resistência frente assimetrias da ordem mundial. O fato é que a China tem buscado um espaço próprio, reafirmando-se como alternativa ao Ocidente para os países periféricos, na medida em que defende um modelo de interação internacional baseado nos ganhos mútuos.

Nesse sentido, a China ganha espaço regional e globalmente porque tais relações tendem a ser menos nocivas aos países periféricos em comparação com a doutrina econômica vinda do Norte, através de suas instituições organizacionais[7]. Nota-se com isso, que a pujança econômica da China é seu principal elemento de inserção internacional, sendo o efeito gravitacional que ela gera, sua principal ferramenta de política externa (Pautasso, 2011).

Essa inserção internacional tendo como base a pujança econômica, permitiu relações diplomáticas e comerciais ainda mais próximas entre Brasil e China nos últimos anos. Como observa Pereira (2018), em especial nas últimas duas décadas, nota-se um aprofundamento nas relações econômicas sino-brasileiras, tendo como base suas vantagens comparativas, além de uma maior relação no sentido dos investimentos diretos chineses na economia brasileira. Contudo, tais relações tendem a propiciar investimentos chineses no setor de infraestrutura de transporte no Brasil, visto que este setor é de suma importância para alavancar o desenvolvimento.

---

[6] As políticas econômicas adotadas pelo Brasil a partir da década de 1980 e em especial na década de 1990, vai em sentido diametralmente oposto ao que a China adotou no mesmo período. Daríamos de dizer, que o Brasil está há "180 graus" da china, com melhoras nos anos entre 2003 a 2015, mas sem nenhuma mudança estrutural, mesmo que a política externa tenha sido ativa e altiva.

[7] É importante salientar que na história da China, mesmo já sendo potência econômica em séculos passados, nunca houve como doutrina, invasões e tendências a dominar outros territórios, exceto quando foi dominada por outras nações que a partir da China foram hostis com outras civilizações. Contrariamente podemos nos referirmos aos países desenvolvidos do Ocidente, onde pilhagem, exploração, invasões militares e domínio de outras nações era e continua sendo uma aspiração permanente.

FLUXOS DE INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS DIRETOS E A IMPORTÂNCIA DAS INFRAESTRUTRAS DE TRANSPORTES PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO

Na literatura econômica, é recorrente o estudo da importância e relação entre infraestrutura e desenvolvimento econômico, principalmente a relação entre a infraestrutura logística[8] e desenvolvimento econômico. Segundo Lopes (2009) e Silva (2016), a infraestrutura contribui para facilitar ou dificultar a realização do potencial de investimento e crescimento de uma economia, dependendo do seu nível em comparação com o nível de atividade econômica. No caso do Brasil, a hipótese de que os gastos públicos com infraestrutura promovem o crescimento econômico foi testada inicialmente por Ferreira (1996), o qual afirma existir forte e positiva correlação entre os gastos públicos com infraestrutura econômica nos setores analisados e o ganho de longo prazo para a economia brasileira.

As inversões no setor de infraestrutura são elementares para gerar efeitos multiplicativos ao conjunto da sociedade. Deste modo, Silveira e Julio (2013, p. 209) apontam que "quando há uma maior inversão de investimentos em obras de grande porte, como no caso das infraestruturas de transportes, há um incentivo para o aquecimento das indústrias de máquinas, matérias primas e peças."

Para além dos autores já mencionados, Barat (1963) também traz sua contribuição ao referir-se à importância do setor de transporte para economia, especialmente ao afirmar que este setor é um dos insumos de extrema relevância, o que o torna fundamental e indispensável para toda operação da cadeia produtiva, tanto no que diz respeito à circulação de mão-de-obra, bem como mercadorias em geral e que está presente em quase a totalidade das unidades produtivas.

Silveira (2019, p. 25), corrobora com os autores acima, ao afirmar que o armazenamento assim como os transportes, tem uma relação direta com as condições

[8] É importante ressaltarmos, que há diferença entre Transporte, Logística e Circulação, justamente para evitarmos eventuais confusões e não acharmos que são sinônimos, muito embora estejam ligados. Transporte é basicamente uma rodovia ou ferrovia com seu conjunto de caminhões e locomotivas que transportam mercadorias e pessoas de um espaço a outro. Logística é o planejamento, a gestão do fluxo de mercadoria produzida pelo trabalho humano. No capitalismo, como nada escapa da condição de mercadoria, elas precisam ser consumidas, para tal, a gestão é fundamental justamente porque o planejamento evita maiores desperdícios e custos. A mercadoria, por sua vez, se realiza na esfera da circulação. É migrando a mercadoria de uma mão a outra por meio de troca, sendo necessário o transporte e logística para que a mercadoria se realize na esfera da circulação.

gerais da produção “pois eles são auxiliares cruciais para os grupos humanos tirarem da natureza seus meios de subsistência. Ademais, “eles também são meios de produção da vida social.”

Nas últimas três décadas, houve profundas transformações geoeconômicas – com destaque ao sistema de transporte e logística - tanto no âmbito global, quanto nacional. A maior mobilidade geográfica de capital, ganha força já a partir de 1970 e 1980, concentrado especialmente nos países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Chesnais (1994, p. 63), baseando-se em dados do Centro das Nações Unidas, afirma que os IED´s circulavam essencialmente dentro da OCDE e que totalizavam as seguintes cifras: Os fluxos em bilhões de dólares entre 1980 e 1990, entre EUA e Europa, totalizavam US$ 505,5 bilhões, em comparação com EUA e Japão que totalizou aproximadamente 107 bilhões de dólares e entre Europa e Japão com menor intensidade totalizando pouco mais de 26 bilhões de dólares.

No Brasil, é somente partir da década de 1990, com o aprofundamento do processo de fusões e aquisições que esse processo de mundialização do capital (Chesnais, 1996) e/ou império do capital (Wood, 2014) se fez mais presente. Tais circunstâncias fortaleceram as desregulamentações no sistema financeiro, diminuição das barreiras alfandegárias e as inovações no sistema de transporte e logística se deram de forma mais incrementais nos processos quanto nos produtos (Silveira, 2019, p. 45).

Contudo, no Brasil é somente após a abertura econômica da década de 1990 que começaram as mudanças mais significativas nas formas de transportes e logísticas, mudanças estas que se estenderam para a primeira década do século XXI, embora nesse segundo momento, tenha havido mudanças mais expressivas tanto do ponto de vista qualitativo quanto quantitativo.

Especialmente nesse segundo momento, Silveira (2019, p. 61) afirma que:

> [...] Houve progressos da logística corporativa e sua articulação com a logística de Estado, ampliando a eficiência na movimentação de mercadorias nos fluxos econômicos e, por subsecutivo, das interações espaciais, frutando produções de espaços embasados na lógica centro-periferia, todavia, com ampliação do grau de autonomia advinda das relações exteriores do governo Lula da Silva e da nova geoeconomia global. [...]

Vale ressaltar que a partir do governo Lula, o Brasil ao fazer a reinserção no comércio global, fez de maneira mais competitiva melhorando a fluidez territorial por meio da melhora no setor, além de privilegiar o mercado interno com melhor distribuição

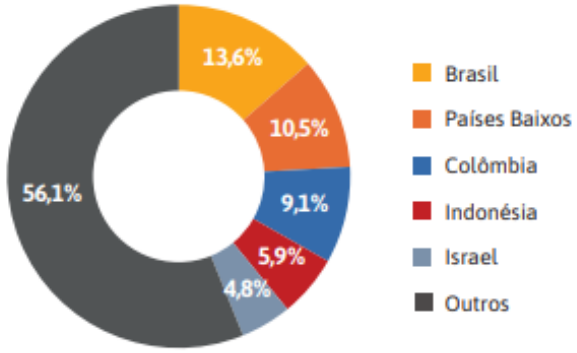
de renda por meio de políticas compensatórias e valorização do salário mínimo. Para Silveira (2019, p. 19) o aumento no poder de compra da população e o respectivo aumento do consumo, aliado à retomada da construção civil pesada e a alta demanda puxada especialmente pela China foi o que deram sustentação às políticas econômicas no governo Lula.

Ademais, acerca dos IED´s no Brasil, vale notar que paralelamente ao que aconteceu com muitos países Asiáticos, o Brasil também figurou entre um dos grandes receptores dos fluxos de capital na área de infraestrutura, a partir do processo de privatização e desregulamentação iniciada nos anos 1990. Mesmo com esses dados, Chesnais (1996, p. 66), não ignora o fato de que muitos dos investimentos estarem ainda concentrados em países desenvolvidos.

Para Kupfer; Laplane e Hiratuka (2010, p.213) "Desde o início daquela década até agora, há uma clara tendência ascendente nos fluxos de IDE global, com exceção do período 2001-2004". Para os autores, após a expansão dos fluxos de IED na década de 1990, passando por breve declínio entre 2001 e 2004, voltou a se elevar em anos posteriores. Fatores como a crise asiática de 1997 e as instabilidades no tabuleiro geopolítico no início deste século podem contribuir para a explicar tal declínio nesse período.

Se na década de 1990, segundo Chesnais (1996) havia uma concentração nos fluxos de capital entre os países desenvolvidos, a partir dos anos 2000 com o surgimento da China como um grande investidor e países como o Brasil como potenciais receptores muda consideravelmente aquela dinâmica. O gráfico a seguir demonstra esse novo direcionamento nos fluxos de capitais internacionais

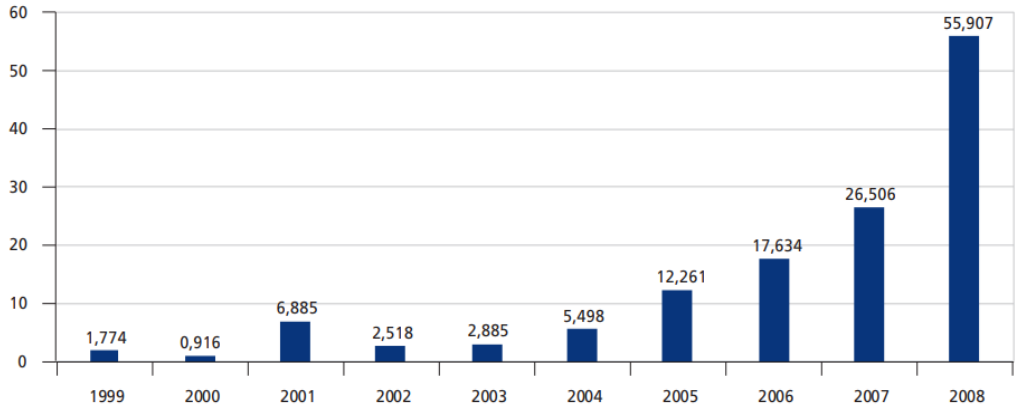
Gráfico 1 - Principais destinos dos investimentos chineses no mundo em 2021 (Percentual do valor investido)



Fonte: China Global Investment Tracker.
Elaborado por Cariello (2022)

Além do gráfico acima, é importante observarmos a evolução em bilhões de dólares de IED chinês, entre os anos 1999 e 2000.

Gráfico 2 – IED chinês (1999-2008, em US$ bilhões)



Fonte: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

De acordo com a CEPAL (2019) há uma concentração de capital chinês na indústria extrativa, agroindústria, setor energético e infraestrutura, sendo menos diversificado que os investimentos dos Estados Unidos e Europa.

Além dos números já apresentados, numa entrevista ao Jornal Valor Econômico[9], o embaixador da China no Brasil, Yang Wanming, enfatizou as

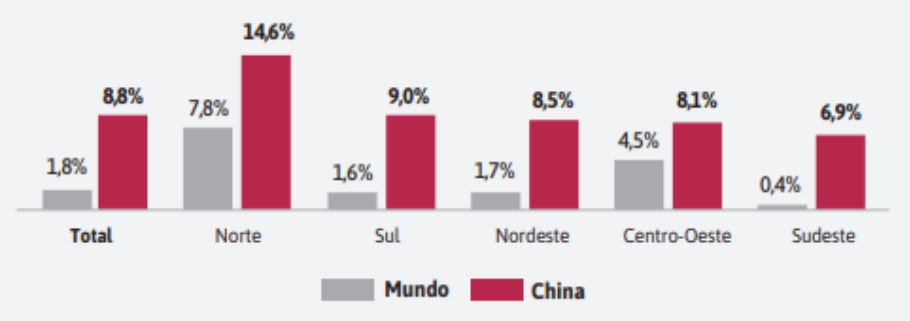
[9] Segue a matéria publicada em 24 de janeiro de 2019, por Rafael Bitencourt: "As grandes corporações chinesas, com forte atuação no setor de infraestrutura, dedicarão atenção especial às oportunidades de entrar nos projetos do programa de concessões do governo Jair Bolsonaro. Esse foi o principal recado do embaixador da China no Brasil, Yang Wanming, ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, em encontro realizado nesta quinta-feira. O ministro conselheiro, da Embaixada da República Popular da China, Qu Yuhui, disse ao Valor que, após forte investida em projetos do setor elétrico brasileiro nos últimos anos, os grupos chineses – a maioria formada por estatais – estudarão os diversos projetos de

potencialidades dos investimentos chineses no setor de infraestrutura com vistas a eliminar os gargalos e melhorar a logística no país.

PROPORÇÃO DO INVESTIMENTO EXTERNO DIRETO CHINÊS NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL

Como já exposto, embora as relações diplomáticas entre Brasil e China datam de meados dos anos 1970, é a partir do século XXI que as relações econômicas se aprofundam de maneira substancial entre ambos os países e passam a ganhar maior relevância. No gráfico a seguir, é possível notar o gigantesco peso da China na pauta de exportação do Brasil[10]. Entre 2012 e 2021, todas as regiões brasileiras tiveram aumento considerável nas exportações para a China. Já com relação a recepção dos investimentos, as regiões brasileiras são bastante diversas, figurando o Sudeste como maior receptor, seguido por Centro-Oeste e Sul.

Gráfico 3 – Crescimento das exportações para a China por região entre 2012 e 2021



Fonte: Conselho Empresarial Brasil-China. Elaborado por Panzini (2023).

A presença chinesa no Brasil transcende os fluxos de comércio, o qual tem origem nas trocas comerciais, desembocando num aumento dos IED´s chineses no Brasil.

transportes que serão oferecidos, em especial de ferrovias e portos. Ele disse que, mesmo com o olhar especial lançado para os projetos de transporte, as oportunidades de assumir novas participações nos segmentos de energia elétrica (geração, transmissão e distribuição) não serão descartadas. Yuhui destacou ainda que o governo chinês e as estatais do país não têm a pretensão de ocupar posição dominante nos mercados nos quais atuam no Brasil. Vale lembrar que, durante a campanha, Bolsonaro falava da preocupação com o crescimento da participação chinesa no setor elétrico, área considerada estratégica. O ministro conselheiro lembra que mesmo com o volume de capital chinês que desembarcou nesse setor nos últimos anos a participação dos chineses não é majoritária.".

[10] Relacionar os transportes com a economia mais geral é importante porque os transportes movimentam mercadorias e pessoas além de que não há ligação de uma região a outra sem um objetivo claro. Por isso não é possível entender os transportes por eles mesmos sem alçar a uma dinâmica mais geral da economia.

Nesse sentido, as empresas chinesas[11] começaram a dispor de maior presença no mercado brasileiro, especialmente após a crise de 2008 onde em 2010 houve um pico dos investimentos fazendo do Brasil um dos grandes destinos de IED chinês (Schutte, 2020)

O setor de infraestrutura de transporte está em terceiro lugar no ranking com maior volume investido, o qual totalizou 4,75 bilhões de dólares nas últimas duas décadas. Mesmo que o predomínio do investimento esteja voltado ao setor de energia, não podemos desprezar o potencial desse setor. Com isso, o setor de infraestrutura é um setor de grande interesse ao capital chinês por dois motivos estratégicos. O primeiro e mais amplo, é que os IED´s estão aliados diretamente à estratégia chinesa a médio e longo prazo, onde para Schutte (2020, p. 54)

> "[...] os investimentos estariam embutidos dentro de uma lógica de desenvolvimento nacional." Sendo possível, também, "identificar considerações geopolíticas, no intuito de aumentar a projeção e a influência chinesa. Em outras palavras, a expansão do IED chinês deve ser analisada como parte de um processo de reordenamento da sua posição periférica com o centro capitalista. [...]".

O segundo e não menos importante, é a estratégia dos investidores chineses com vistas ao setor de infraestrutura de transporte. Como o Brasil é um grande produtor de grãos (como soja e milho) e recurso natural (como minério de ferro), a China passou a ter muito interesse e demandar essas mercadorias. Uma que há o retorno do capital investido, e outra que maior eficiência das ferrovias e rodovias facilita o escoamento dos principais produtos da pauta exportadora para o gigante asiático (Schutte, 2020).

Contudo, mesmo com aumento dos IED´s para o Brasil, os setores possuem interesses de investimentos distintos resultando numa divisão setorial dos respectivos investimentos. No quadro a seguir, demostraremos os setores que mais atraíram investimentos chineses para o Brasil no período de 2005 a meados do corrente ano e a posição do setor de transporte no ranking.

[11] No que diz respeito aos interesses das empresas chinesas no Brasil e as relações sino-brasileiras, Zhou Zhiwei, diretor do Centro de Estudos Brasileiros da Academia Chinesa de Ciências Sociais argumentou que "para as empresas chinesas, investir no Brasil é um negócio em que ambos os lados ganham. As empresas chinesas têm três motivos para investir no Brasil. Primeiro, o Brasil é insubstituível na América Latina em termos de tamanho de mercado, recursos e potencial e a partir dele a China pode cobrir toda a América Latina. Segundo, os chineses têm confiança em que, apesar das atuais dificuldades políticas e econômicas, o Brasil tem capacidade de lidar com elas e sair da crise. Terceiro, os ativos brasileiros se tornaram mais baratos com a crise e os chineses podem entrar no mercado a um custo mais baixo".

Quadro 1 - Investimentos e grandes contratos chineses no Brasil em US$ e % do total no período 2005 – junho de 2024

Setor	Valor	% Total
Energia	52,61 bi	74,9 %
Metalúrgica	4,82 bi	6,9 %
Transporte	***4,75 bi***	***6,8 %***
Agricultura	3,28 bi	4,6 %
Finanças	1,67 bi	2,4 %
Química	1,54 bi	2,2 %
Setor imobiliário	1,04 bi	1,5 %
Logística	460 mi	0,65 %
Outros	110 mi	0,05 %
Total	**70,28 bi**	**100 %**

Fonte: China Global Investiment Tracker.
Elaborado por Shutte (2020). Atualizado por Rippel.

É interessante notar que os investimentos mesmo tendo predomínio no setor de energia, o setor de transporte figura como o terceiro colocado nas destinações, muito próximo do setor de metalurgia, ficando à frente do setor de agricultura e finanças[12], tendo um aporte de 4,75 bilhões de dólares. O gráfico a seguir, explicita a divisão setorial dos estoques de investimentos no Brasil entre 2007 e 2021.

[12] Há esse outro ponto de destaque, embora pelo fato de não ser objetivo de nosso trabalho, não daremos ênfase, apenas ressaltamos que o capital especulativo não possui espaço para migrar livremente, conforme explícito no quadro 1. Não pelas restrições nas contas de capitais do Brasil, mas muito provavelmente pelas restrições da China.

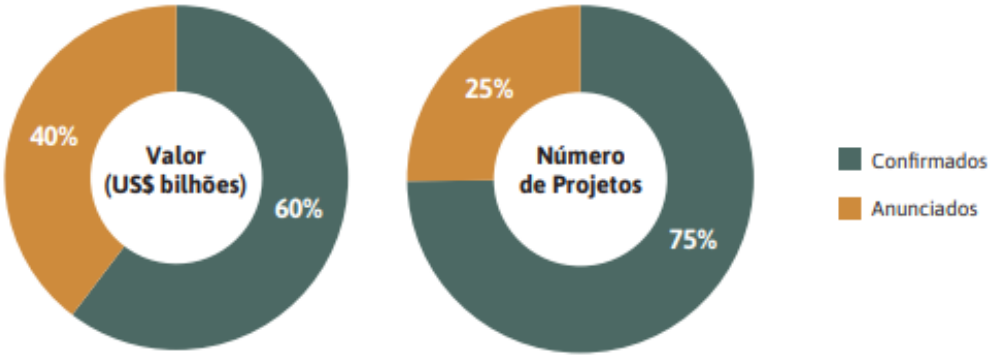
Gráfico 4 – Divisão setorial do estoque de investimentos chineses no Brasil, 2007-2021 (valor dos projetos confirmados)



Fonte: CEBC, elaborado por Cariello (2022)

Nas análises o que não podem ser negligenciados, são os "anúncios de investimentos" e os que "realmente são efetivado". No gráfico a seguir, é possível notar uma situação confortável no sentido da relação entre o que foi *anunciado* e o *efetivado*. Além desse fato, não se pode desprezar que há investimentos que possuem um hiato entre o momento da manifestação de interesse até a concretização da imobilização do capital em função de que muitos dos projetos exigem licença de atuação, o que retarda a concretização do projeto a curto prazo.

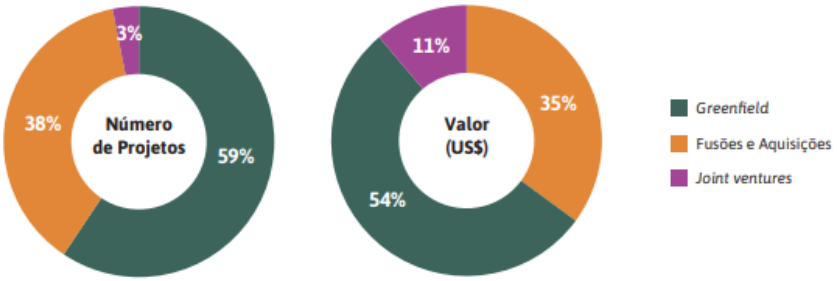
Gráfico 5 – Estoques de investimentos chineses no Brasil, 2007-2021 (anunciados e confirmados)



Fonte: CEBC, elaborado por Cariello (2022)

Outra caraterística importante são as modalidades de ingresso do capital estrangeiro. Existem basicamente três perfis, onde são os investimentos chamados *Greenfield;* fusões e aquisições e por meio de *joint ventures.*

Gráfico 6 – Formas de ingresso dos investimentos chineses confirmados no Brasil (2022)



Fonte: CEBC. Elaborado por Cariello (2022)

É notável o predomínio dos investimentos pela modalidade Greenfield que nada mais é do que investimentos estrangeiros com criação de capacidade produtiva nova no país destino, diferentemente dos demais casos onde fusões e aquisições são plantas produtivas incorporada ou adquirida pelo capital estrangeiro. No caso das *joint ventures*, seriam uma união entre o capital estrangeiro e o nacional formando uma nova empresa. Essa modalidade esteve muito presente no capital que migrou para China, porém, as estratégias de transferência de tecnologia e proporção de capital equivalente com seleções específicas de quais empresas poderiam utilizar-se dessa modalidade, foi a tônica nas últimas décadas do século passado na china.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil não apenas pode, como deve aprender com as inúmeras experiências chinesa. No caso em específico, isto é, a recepção do capital estrangeiro chinês no Brasil, poderia ser adotado estratégias ancoradas à realidade brasileira. A boa recepção do capital chinês sendo bem selecionado e com vistas a construir ferrovias e rodovias de norte a sul e leste a oeste, pode ser uma boa saída para melhorar a movimentação de mercadorias e pessoas no país, dado os pontos de estrangulamentos existentes nesses modais em comparação com o nível de produtividade agrícola, recursos naturais e densidade demográfica.

O Brasil possui um potencial energético que em certa medida é um estabilizador aos interesses chineses, mas ressaltamos que se por um lado, o capital chinês

não é hostil ao Brasil como outros países desenvolvidos, por outro, não é a China que fará "nosso dever de casa". É urgente a observação dos investimentos setoriais e a partir disso, adotarmos uma posição altiva com garantias de contrapartida na tentativa de equalizá-los. Como o Brasil não precisa começar do zero sua industrialização, os IED´s indo no sentido de demandar produtos manufaturados nacional, pode ser um bom começo de reindustrialização e geração de emprego, muito embora, a necessidade de engenheiros ferroviários chineses ser essencial, uma vez que o Brasil não forma pessoas com essa qualificação por motivos óbvios, mas pode fazer transferência tecnológica e absorção de aprendizagem.

Por fim, a clareza de um Projeto Nacional de Desenvolvimento deve visar como meta central, uma maior complexidade produtiva com vistas a atingir o *Catching Up* tecnológico. A receptividade entre ambos países, podem ser muito produtivos para o Brasil, mas como já dizia Celso Furtado (1962) "Devemos ter um estatuto legal que discipline a ação do capital estrangeiro, subordinando-o aos objetivos do desenvolvimento econômico e da independência política."

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRIGHI, G. **Adam Smith em Pequim:** origens e fundamentos do século XXI. – São Paulo: Boitempo, 2008.

BARAT, J. **O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional:** uma análise da expansão rodoviária no Brasil. Revista brasileira de economia, Rio de Janeiro, 1963. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/rbe/article/view/1696. Acesso em: 12 jun 2024.

CARIELLO, T. **Investimentos chineses no Brasil:** tecnologia e transição energética. Conselho Empresarial Brasil-China. Rio de Janeiro, 2022.

CEPAL. La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. Santiago: Nações Unidas, 2019.

China Global Investment Tracker. Acesso em: 20 de Julho de 2024. Disponível em: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** - São Paulo: Xamã, 1996.

FERREIRA, P. C. **Investimento em infra-estrutura no Brasil:** fatos estilizados e relações de longo prazo. Pesquisa e Planejamento Econômico, v. 26, n. 2, p. 231-252, 1996.

FURTADO, C. **A Pré-Revolução Brasileira.** 2. ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

GILPIN, R. **O desafio do capitalismo global**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

HENDLER, B. **China contemporânea:** seis interpretações. In. Crise de hegemonia e rivalidade EUA-China. Alexandre de Freitas Barbosa [et al.] organização Ricardo Musse. 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

JABBOUR, E. K. **China**: infraestrutura e crescimento econômico. São Paulo : Anita Garibaldi, 2006.

KUPFER, D.; LAPLANE, M. F.; HIRATUKA, C. (Coords.). **Perspectivas do investimento no Brasil:** temas transversais. Rio de Janeiro: Synergia: UFRJ, Instituto de Economia; Campinas: UNICAMP, Instituto de Economia, 2010. (Projeto PIB – Perspectiva do investimento no Brasil; v. 4)

LOPES, M. A. F. **O fracasso da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) e os rumos da política econômica no segundo governo Vargas (1951-54).** 2009. 273p. Dissertação de Mestrado – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.

MEARSHEIMER, J. 2006. **China's Unpeaceful Rise.** Current History, Philadelphia, v. 105, n. 690, p. 160-162, Apr. Disponível em: https://www.mearsheimer.com/wp-content/uploads/2019/07/A0051.pdf. Acesso em. 20 maio 2024.

MORAIS, I. N. **China em transformação:** dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento. In. Políticas de fomento à ascensão da China nas cadeias de valor globais. Rio de Janeiro: Ipea, 2015. 594 p.

ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OCDE). **FDEI in figures**, October 2019. Disponível em: http//www.oecd.org/investiment/FDI-in-figures-October-2019.pdf. Acesso em: 24 de julho de 2024

PAUTASSO, D. **A economia continental chinesa e seu efeito gravitacional.** Revista de Sociologia e Política, v. 19, n. suplementar, p. 45-56, Curitiba, 2011.

PANZIN, F. **Exportações dos estados brasileiros para a China:** Cenário atual e perspectivas para diversificação. Conselho empresarial Brasil-China. Rio de Janeiro, 2023.

PEREIRA, L. **As relações econômicas Brasil-China:** Do comércio para o investimento. In: JAGUARIBE, A. (Org.). Direction of Chinese Global Investments: Implications for Brazil. Brasília, DF: Funag, 2018. p. 179-214

POMAR, W. **China contemporânea:** seis interpretações. In. Comentário sobre a economia política chinesa. Alexandre de Freitas Barbosa [et al.] organização Ricardo Musse. 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.

RANGEL, I. Obras Reunidas. In. **Recursos ociosos e política econômica.** 3° ed. – Rio de Janeiro: Contraponto: Centro internacional Celso Furtado de políticas para o desenvolvimento, 2012. 2v. (1.508p.), p.447-550.

SCHUTTE, G. R. **Oásis para o capital, solo fértil para corrida do ouro**: a dinâmica dos investimentos produtivos chineses no Brasil. Curitiba : Appris, 2020.

SILVA, G. J. C. *et. al.,* (2016): **Investimentos em infraestrutura de transportes e desigualdades regionais no brasil:** uma análise dos impactos do Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC) - Revista de Economia Política, vol. 36, nº 4 (145), p 840-863, outubro - dezembro/2016.

SILVEIRA, M. R.; JULIO, A. S. **Os investimentos em transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o efeito multiplicador brasileiro a partir do governo Lula da Silva.** Journal of Transport Literature, vol. 7, n. 4, pp. 199-224, 2013.

SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Orgs); Circulação, transporte e logística no Brasil. In. **Circulação, transporte e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil.** Florianópolis: Insular, 2019. 214 p.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

WEBER, M. I. **Como a China escapou da terapia de choque:** o debate da reforma de mercado. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2023.

WOOD, M. E. **O império do capital.** 1° ed. – São Paulo: Boitempo, 2014.

ZHAO, Z. et. al. China's industrial policy in relation to electronics manufacturing. China & Word Economy, v.15, n.3, p.33-51, 2007.

ZHIWEI, Z. **Cúpula dos BRICS:** Temer deixa Xiamen com acordos assinados, venda de portos para chineses e promessas de investimentos. Entrevista concedida para a agência de notícias Xinhua 5 de setembro de 2017.

Recebido em julho de 2024.

Revisão realizada em setembro de 2024.

Aceito para publicação em novembro de 2024.